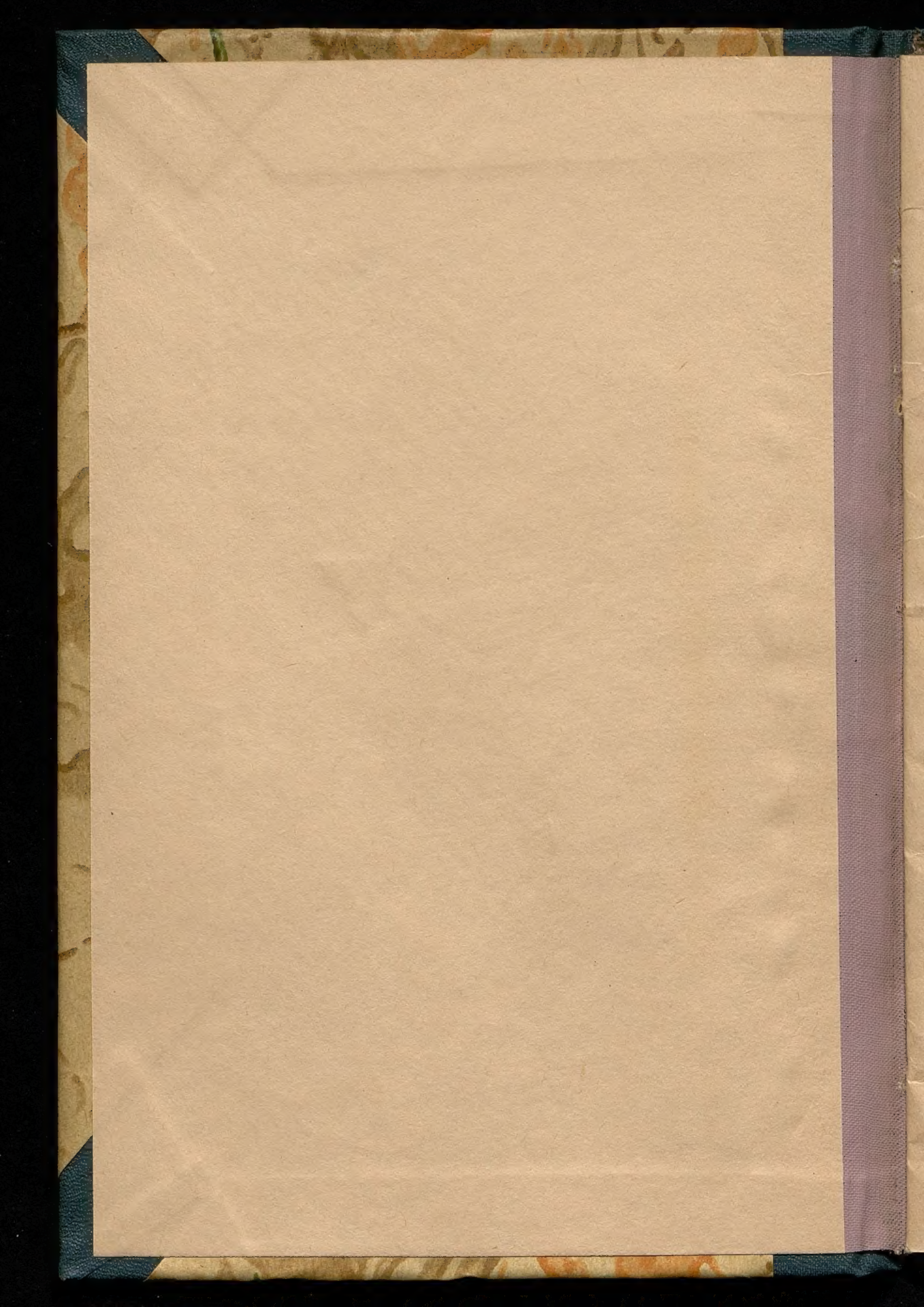
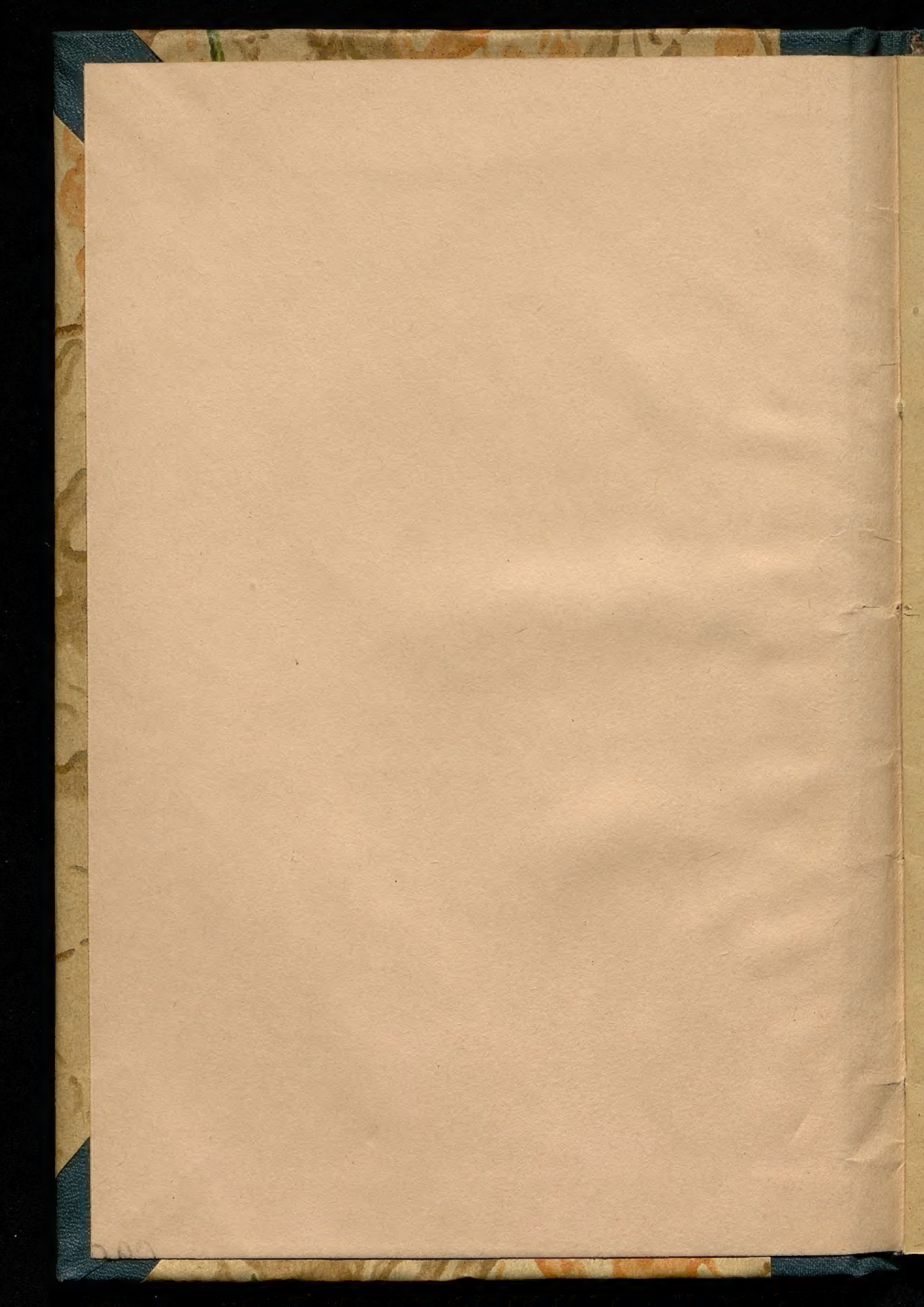

41
311





Н. К. П. С.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ СТАТИСТИКИ и КАРТОГРАФИИ.

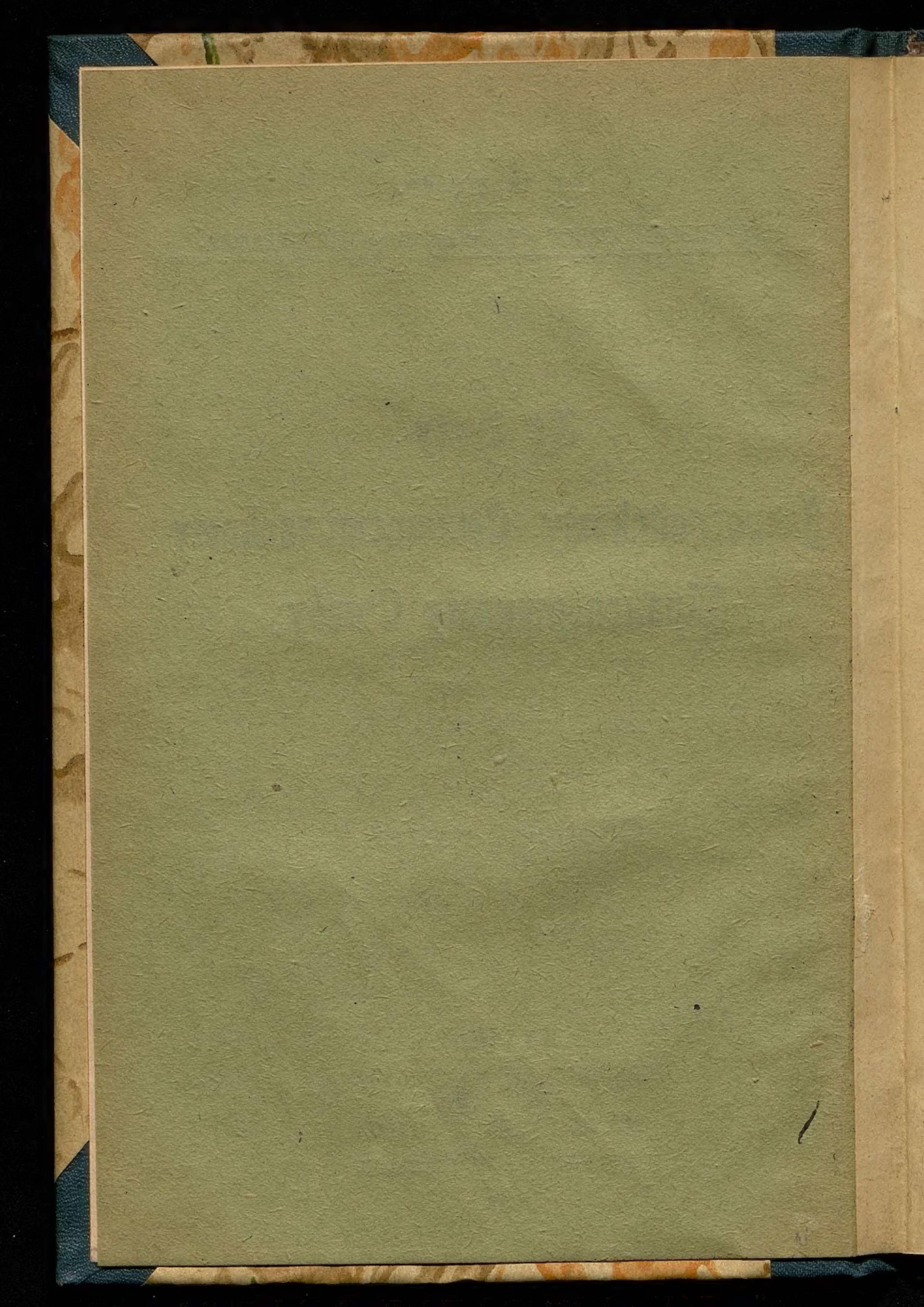
Ко 2-му Всероссийскому Статистическому Транспортному С'езду.

Сборник статей

ИЗДАНИЕ
РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКОГО ОТДЕЛА



НКПС. (ЦБП.)
МОСКВА, ул. Коммуны. 5.
1922 г.





Н. К. П. С.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ СТАТИСТИКИ и КАРТОГРАФИИ.

Ко 2-му Всероссийскому Статистическому Транспортному С'езду.

Сборник статей.

ИЗДАНИЕ
РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКОГО ОТДЕЛА
НКПС. (Ц.Б.П.)
МОСКВА, ул. КОММУНЫ, 5.
1922 г.

Задачи 2-го Транспортного Статистического С'езда.

Обстановка, в которой созывается 2-й Транспортный Статистический Съезд глубоко отлична от той, в которой пришлось работать 1-му Съезду.

Основные начала новой экономической политики глубоко проникли в толщу транспортного аппарата и произвели в нем коренные изменения, как административного, так и хозяйственного характера. Вместо централизованного аппарата, когда НКПС являлся по существу большим Управлением дороги со всеми функциями такового по распоряжению и наблюдению в отношении мельчайших моментов работы сети, в настоящее время мы имеем значительную самостоятельность дорог, и центр сохраняет за собой по преимуществу лишь общее руководство и наблюдение за деятельностью дорог. Еще больший сдвиг произошел на транспорте в финансовом и хозяйственном отношении. НКПС переходит на начала самостоятельного бюджета и этим самым пошел по пути необходимости все большего укрепления доходной части бюджета и максимального сокращения расходов. Как то, так и другое может быть произведено ...ишь при самодеятельности мест, принимающих характер транс...тных предприятий, в свою очередь изыскивающих свои источ...и доходов. В организационном отношении, это выявилось в форме ...азования Правлений, как для железнодорожного, так и речного ...орского транспорта, при чем последний перешел на начала еще ...ее полного хозяйственного расчета.

Само собою разумеется, что такое глубокое преобразование не ...кет не отразиться на постановке транспортной статистики.

Прежде всего, в связи с изложенным, возникает вопрос о дальнейшем развитии и укреплении статистической организации на пу... сообщения.

В самом деле, интенсивная работа отдельных транспортных пред...ятий на началах извлечения наибольшего дохода с производством ...меньших затрат, т.-е. проникнутых коммерческим духом и в то ...время технически-рациональных, возможна только при налажен...ти живого статистического аппарата, быстро и верно дающего ...бходимый цифровой материал; что касается центра, то таковой, ...азавшись от мелочных распорядительских функций, тоже ну...ается для своей планирующей и регулировочной деятельности в ...ективном, свободном от всяких влияний, статистическом осве...щении.

Приспособление к описанным условиям в целях наибольшего удовлетворения жизненных потребностей транспорта в статистическом материале и есть основная задача настоящего съезда, и к разрешению этой задачи он должен будет подойти, работая в различных направлениях.

Организационные условия для такой работы являются в значительной степени благоприятными. I-й Статистический Съезд дал основные организационные директивы по пути создания самостоятельных, объединенных статистических органов. Практика показала жизненность этих органов не только в отношении достижения качественного и количественного улучшения статистического материала, доставляемого в центр, но и внедрения этих органов в самое существо текущей хозяйственной работы на местах в смысле дополнения и изменения некоторых форм учета. Никаких технических затруднений новая форма статистической организации на местах почти не встретила, как мы и ожидали, и, если еще и встречаются общие фразы о том, что все таки не только распорядительская, но и основная статистика должна быть в оперативных органах, то здесь мы имеем дело лишь с общими рассуждениями не делового характера людей, бессильных оторваться от узких традиционных взглядов прежних времен на статистику; в большинстве же случаев, если и идут разговоры о комплексе работ СК, то только в плоскости более точного размежевания функций статистических и оперативных органов.

Таким образом, Съезду придется с этой точки зрения подойти к организационному вопросу; основной вопрос организации считать окончательно разрешенным, необходимо только производство более тщательной отделки организации, и материалом для этой работы Съезда является разработанное в ЦСК Положение о Службе Статистики, штатные измерители и проч.

Сказанное относится к железнодорожному транспорту как более выясненному. По отношению же к водному транспорту, хотя основные вопросы организации и здесь целиком применимы, но детальный вопрос практического ее проведения и установления оказывается несколько сложней. В отношении речного транспорта вопрос является сложным, по-скольку его общая организация, как и самый характер транспорта также представляют более сложные и отличные от железнодорожного транспорта формы. С одной стороны, мы имеем на местах не связанные между собой техническую (путь) и эксплоатационную (флот) стороны транспорта, а с другой — государственная организация транспорта не покрывает собой всего речного транспорта (частные перевозки, флот и т. п.). В отсутствии той целостности организации, которую мы имеем в железнодорожном транспорте, вызываемой особой природой речного транспорта, создаются большие трудности в практическом подходе и к организационным формам речной статистики.

Но вместе с тем, выявляется с несомненной ясностью, что поставить на ноги статистику речного транспорта могут только крепкие инициативные статистические органы на местах. При чем, работа их должна производиться в большой степени путем первичного само-

стоятельного статистического наблюдения. Эти органы должны будут объединять в полном объеме статистику речного транспорта, как исследование пути, так и перевозочных средств, их работу и окончательные ее результаты.

Примерно, в том же положении находится вопрос и об организации статистики морского транспорта; здесь Съезду практически придется подойти к вопросу увязки организационных форм, обеспечивающих планомерную статистическую работу с организационным строением морского транспорта, являющегося в хозяйственном отношении наиболее самостоятельным и менее зависимым от центра, чем другие отрасли транспорта.

Вопрос статистики местного транспорта освещен ниже.

Таковы задачи Съезда в области организационной.

Следующим основным разделом является пересмотр и создание самого плана отчетности на путях сообщения. Важность и трудность этой работы не подлежит сомнению. Разница постановки этого вопроса на 1 и 2-м Съездах также очевидна. 1-й Съезд наметил, главным образом, принципиальные основы, путь, по которому должна идти разработка отчетности. Планомерность, целесообразность, возможно меньшее обременение отчетностью местных агентов и пр. Что же касается материального содержания «Положения об отчетности», в значительной своей части просмотренного на 1-м Съезде, то, само собою разумеется, к нему нельзя подходить с точки зрения данного момента, так как оно создавалось на рубеже 1921 и 1922 гг., когда обстановка была совсем другая.

Считая разрешенным вопрос об основных линиях в деле разработки единой отчетности, на настоящем Съезде необходимо будет подойти к практическому разрешению вопроса о методах учета и построения форм отчетности.

Здесь можно различать две стороны дела. Прежде всего, вопрос о приспособлении отчетности к условиям времени. Отмеченный уже переход к децентрализации административно-технических вопросов и коммерческо-хозяйственная самодеятельность местных органов транспорта не могут не внести чрезвычайно глубоких изменений в сложившиеся формы отчетности. Статистическая отчетность, являясь при настоящих условиях необходимым орудием в работе, как центральных, так и местных органов, будучи для них жизненно-необходимой, должна отразить в своих формах все необходимые моменты. Являясь раньше по преимуществу производственной, технической, в настоящее время отчетность проникается духом хозяйственности, пытаясь учесть также экономическую и финансовую сторону дела, по-скольку последняя может быть уловлена в условиях нашей денежной системы.

Создавая для этой цели гибкие формы, отчетность в отношении сроков также продолжает предъявлять большие требования, поскольку экономическая и хозяйственная конъюнктура продолжает быстро меняться и требует частого периодического наблюдения, наоборот — в области административно-технической—срочность и детальность сведений начинает иметь меньшее значение.

Ко всем этим вопросам Съезд имеет возможность подойти глубже, чем предыдущий, по-скольку практическая работа статистических органов на местах дала необходимые материалы, и Управлениям и Правлениям приходилось изучать характер и формы отчетности, которые должны удовлетворять их потребности.

Другая сторона этого вопроса заключается в объеме того аппарата, который должен доставлять эти сведения. Этот аппарат ставит пределы развитию отчетности. Общая система транспортного аппарата диктует необходимость и в отношении отчетности строить дело так, чтобы агенты, как непосредственно, так и косвенно производящие работу по отчетности, не были ею переобременены, и таким образом отчетность не вызывала увеличения штата, а, наоборот, давала возможность его сокращения. Поэтому, построенная при настоящих условиях отчетность должна итти по пути минимальной самой необходимой отчетности, как для мест, так и для центра, и настоящий Съезд, имеющий возможность обозреть отчетность снизу до верху, как линейную, так и перед Центром, поставлен в благоприятные условия возможности создания соразмерного во всех частях здания отчетности.

Однако, сокращение отчетности имеет также свои пределы и здесь, дабы иметь возможность все же занимать ею по возможности наименьший персонал, необходимо обращаться к изучению вопроса статистической техники — изучения самого процесса статистической работы, отбрасыванию излишних, часто требующих большого количества персонала, промежуточных стадий работы, обратить внимание на механизацию подсчетов и пр. Эти вопросы должны быть затронуты на Съезде и в дальнейшей работе статистических органов получить широкое применение.

Таковы основные практические задачи 2-го Транспортного Статистического Съезда, куда следует отнести еще некоторые вопросы, не отмеченные выше, как вопросы повышения квалификации статистического персонала и некоторые другие, но ими еще не исчерпывается намеченный план работ Съезда.

Второй группой вопросов, подлежащих рассмотрению на Съезде, являются вопросы, долженствующие углубить и расширить область изучаемых транспортной статистикой элементов и объектов.

Сюда прежде всего должны быть отнесены ознакомление Съезда с общим состоянием и характером работ транспорта в 1922 г., как железнодорожного, так и водного, а также изучение условий деятельности транспортного предприятия, что даст необходимую ориентировку при разрешении вопросов и статистического характера.

Дальше следует группа вопросов научно-методологического характера — более близкий подход к статистике местного транспорта и, в частности, учет работы сети гужевых дорог, до сего времени остававшийся в тени и получающий в настоящее время актуальное значение, как содействующий развитию гужевых путей сообщения; сюда же следует отнести доклад по экономическому обследованию железных дорог; некоторые доклады по статистике труда и перевозок.

Особое место при обсуждении на Съезде должен занять также вопрос об измерителях работы транспорта, по-скольку эти измери-

тели являются в значительной степени целью целого ряда статистических работ и тем самым могут определить их характер и объем.

Наконец, само собою разумеется, глубоким отличием работ 2-го Съезда от работ 1-го Съезда явится более глубокий подход к изучению самых методов статистического наблюдения и исследования, как вообще в области транспортной статистики, так и различных ее отраслях. Наиболее трудными явятся вопросы статистики водных путей сообщения, в особенности речного транспорта. Необходимо просмотреть методы учета, как транспортных средств (флот), так и производимой им работы в эксплоатационном и экономическом отношении, ставя целью наибольшую полноту учета и приближение к действительности. Общим вопросом явится изучение приближенных методов учета в целях скорейшего получения некоторых данных. при чем здесь опять таки необходимо иметь в виду наименьший расход на это дело рабочей силы.

За недостатком времени и места нет возможности остановиться на более детальном изложении задач 2-го Всероссийского Транспортного Статистического Съезда, но из отмеченного выше уже видно, что задачи этого Съезда являются чрезвычайно сложными и ответственными в связи с условиями данного момента, и уверенность наша в том, что Съезд с ними справится, основывается на знании той, хотя и кратковременной, но очень продуктивной органической работы статистических органов на местах, которую они провели на местах за истекший год.

Е. Спенглер.

Статистика и научный анализ работы транспорта *).

В повседневной обстановке, в которой приходится статистику работать на транспорте, можно постоянно наблюдать столкновение двух психологий, двух разных типов. Один — назовем его «энергичный деятель»—это человек, обладающий большим запасом волевой энергии, но действующий сплошь и рядом рефлективно, под влиянием случайных и быстросменяющихся внешних импульсов, и не всегда способный заранее учесть результаты своих решительных действий. Другой—назовем его «теоретик»—это тихий наблюдатель и критик, способный к учету и правильной оценке происходящего, но, за отсутствием волевых качеств, неспособный осуществить что-либо в жизни.

Оба эти типа, имеющие явные достоинства и недостатки, представляют в сущности как-бы две разрозненные между собой, но одинаково необходимые части аппарата управления. Чтобы соединить их в один, целесообразно работающий механизм, надо к ним добавить третий элемент—разумного организатора, который управлял бы ими обоими, использовал-бы анализ теоретика и направлял-бы надлежащим образом энергию практика.

В природе можно найти аналогию этого механизма в построении нервной системы, состоящей, как известно, из сочетаний органов чувств, нервного центра и органов действия.



Эта система имеет различные этапы развития. На низшей ступени, свойственной, например, кораллам и полипам, нервная система диффузно рассеяна по всему организму в виде разрозненных нервных клеточек, каждая из которых выполняет в своей ближайшей сфере все функции—и чувства, и рефлекса, и действия. Аналогом такой схемы является то, что называется,—«хороший хозяин», администратор, посвоему действующий в пределах маленькой обособленной хозяйственной ячейки и ревниво относящийся ко всяким

*) Доклад на 1-м Статистическом Транспортном С'езде.

покушениям на его самостоятельность, в виде ненужных для него запросов, циркуляров и проч.

Дальнейший этап можно наблюдать в организме кольцевых червей, нервная система которых состоит из совокупности довольно развитых нервных центров, имеющих каждый свои органы чувств и органы действия, но сравнительно слабо связанных друг с другом. Аналог этому на транспорте—конгломерат отдельных служб, каждая из которых развита и организована относительно высоко, но слабо связана и координирована с другими.

На высшей ступени развития, у позвоночных, мы имеем выделенный головной мозг, координирующий действия многих из низших нервных центров и пользующийся, как органами чувств, так и органами действия.

При этом за головным мозгом остаются только высшие акты нервной деятельности: все текущее, непрерывно необходимое для поддержания жизни организма, напр. управление дыханием, кровообращением, выделено в низшие, более или менее самостоятельные центры спинного мозга.

Если мы обратимся к механизму управления транспортным предприятием, то увидим, что он также должен выполнять задачи различные по степени сложности. Простейшими являются простые распорядительные действия, которые должны быть быстрыми рефлексами на внешние обстоятельства. Так как эти действия непрерывны и многочисленны и в то же время должны быть возможно быстры, то центр должен быть совершенно разгружен от этой работы перенесением ее целиком на периферию, непосредственно к внешним воздействиям.

Более сложной является регулировка работы, не нуждающаяся в особенно глубоком анализе, но тем не менее требующая все-же достаточно развитого аппарата—центра второго порядка.

На долю главного центра остаются две высшие функции:

1. планировка, основанная на систематическом анализе всех сторон и обстоятельств работы и

2. творчество — изыскание новых средств и приемов работы—наиболее ответственная и влияющая на производительность работы функций центрального управления.

Таким образом, коротко говоря, за работой центра остаются:

1) регулировка;

2) планировка;

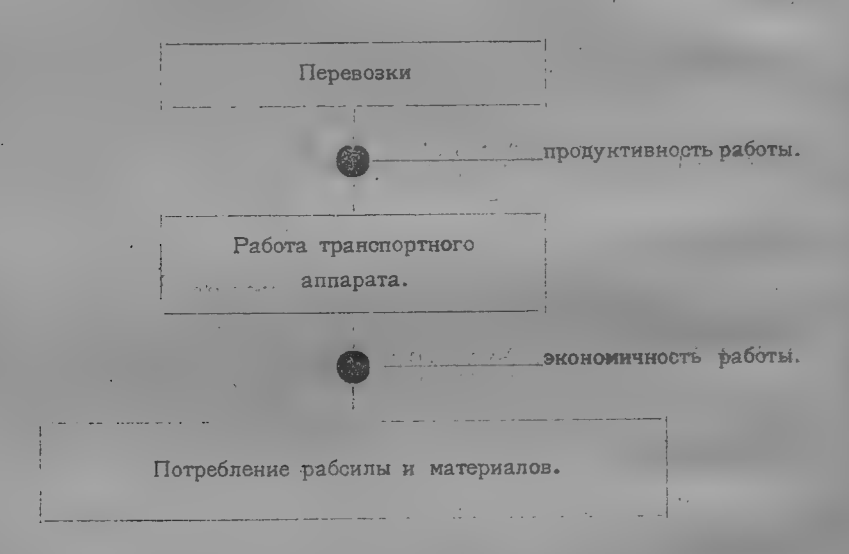
3) улучшение организации, введением новых средств и приемов работы.

Для выполнения этих функций центр должен обладать быстро и отчетливо действующими органами чувств, каковыми и являются учет и статистика и хорошо координированными органами действия, т.-е. исполнительным аппаратом. Чем более сложно транспортное

предприятие, тем более должны быть дифференцированы и развиты эти функции органов управления—учетные, организационные и исполнительные.

Одним из наиболее совершенных приемов организационной деятельности является научный анализ работы предприятия, могущий служить наиболее прочным фундаментом как планировки, так и творчества. Этот научный анализ пользуется результатами учета как материалом, поэтому, естественно, учет должен вестись в системе, отвечающей потребностям научного анализа.

Транспортное хозяйство, в его целом, может быть упрощенно представлено такой схемой:

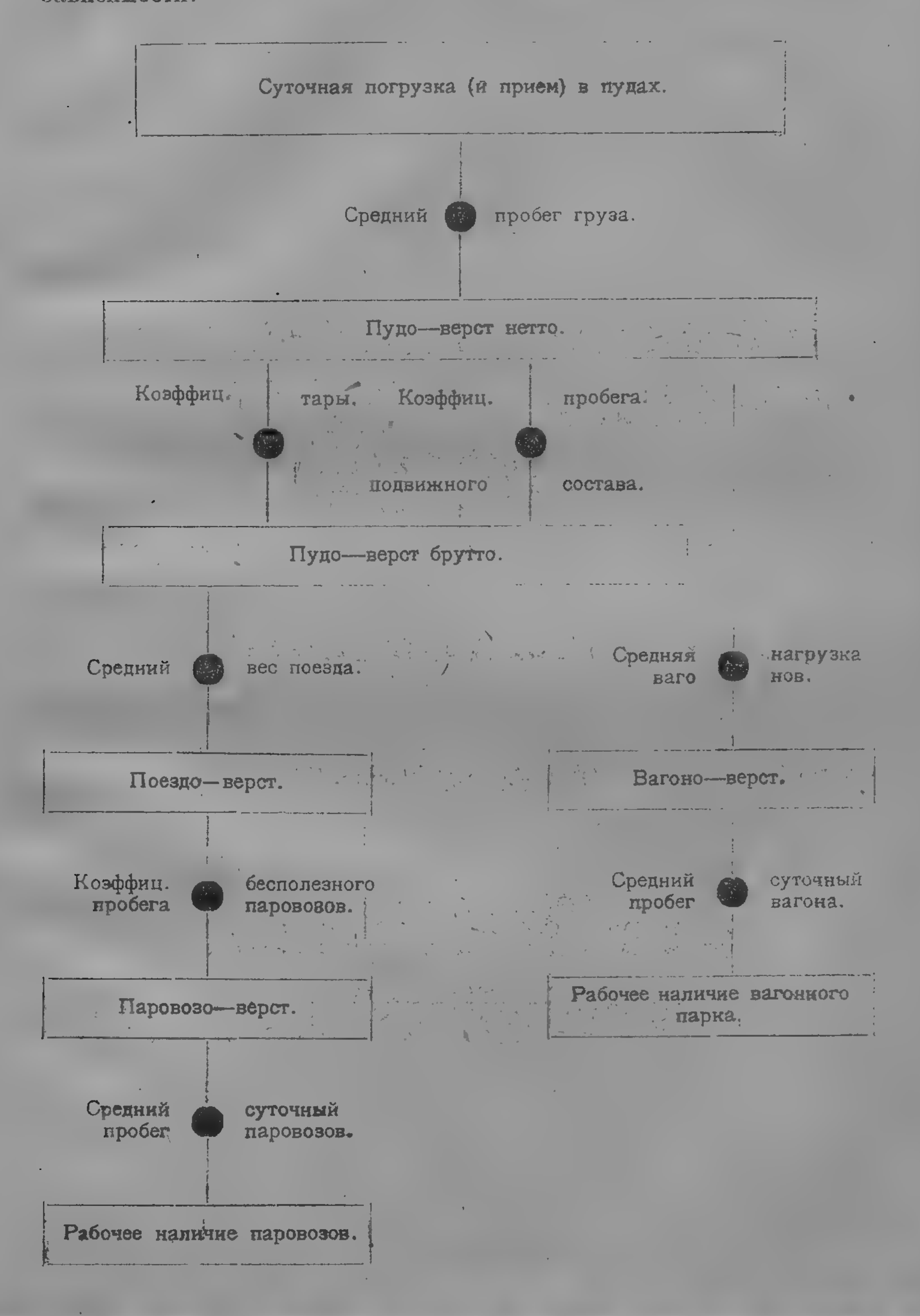


Задачей планировки и организации работы является осуществить такое сочетание продуктивности и экономичности, которое, при заданных потребностях в перевозках, состоянии транспортного аппарата и возможных средствах его снабжения, отвечало бы наибольшей конечной производительности данного транспортного предприятия.

Только что указанные основные обстоятельства работы,—потребность в перевозках, состояние аппарата и возможности снабжения,—все время меняются, поэтому научная организация производства должна основываться не на переменных цифрах, характеризующих только отдельные моменты жизни предприятия, а на установлении постоянных основных зависимостей между состоянием транспортного аппарата, его возможной продукцией, т.-е. перевозками, и необходимым для этого снабжением.

В различных областях работы транспорта эти зависимости выявлены пока еще с неодинаковой полнотой и не везде приведены в должное сочетание с системой учета.

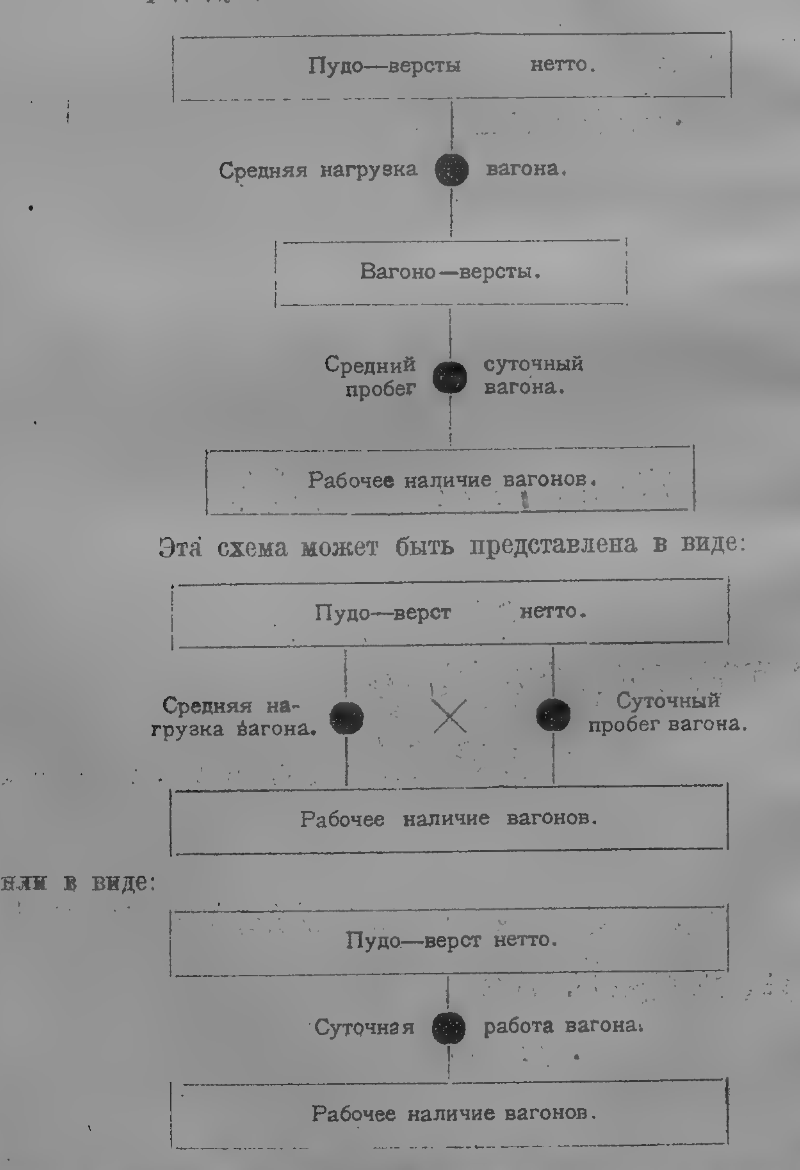
Остановимся, для первого примера, на работе железнодорожного подвижного состава, которая может быть представлена такой схемой зависимости:



Такое схематическое изображение представляется более наглядным, нежели обычный прием изображения зависимостей при помощи алгебраических формул; пользуясь такой схемой, можно установить, в общем виде, каким образом, напр., потребное рабочее наличие паровозов связано с размером суточной погрузки.

Практическая польза таких схем для установления основных измерителей, по которым должны разрабатываться статистические сведения, может быть видна из следующего примера:

Зависимость между пудо-верстами нетто и рабочим наличием вагонов из предыдущей схемы выявляется в виде:



Из сравнения этих трех схем видно, что учет средней нагрузки вагона и суточного пробега является более ясным и полезным для целей регулировки и планировки, нежели учет суточной работы вагона, представляющей собой произведение двух названных измерителей, и, во всяком случае, очевидно, что учет всех трех одновременно, т.-е. нагрузки, пробега и работы вагона является заведомо излишним.

Другой пример возьмем из области труда и быта работников транспорта:



Отношение потребления (вознаграждения) к выполненной работе даст стоимость рабочей силы на единицу производства.. К сожалению, пока статистика разрабатывает преимущественно вопросы на-

личия работы и отчасти вопросы быта, почти не касаясь вопросов труда и его производительности. Приведенная схема дает указания, в каких направлениях желательно расширить и углубить учет. В отношении наличия, желательно провести учет распределения не только по принципам профессиональным, но и по принципам производственным, имея в виду систему учета произведенного продукта. Намеченное в схеме выделение из общего числа железнодорожных служащих групп поездной (с учетом на поездоверсту), станционной (с учетом на единицу станционной работы—поездов, вагонов, грузов, пассажиров), путевой (на версту одиночного пути) и служащих мастерских (с учетом на условную единицу ремонта подвижного состава) является одним из возможных. Учет производительности труда хотя бы по таким группам даст весьма существенный материал для организации работы транспорта и, во всяком случае, будет большим шагом вперед, по сравнению с учетом числа всех служащих на версту, или на 100 поездо-верст.

Выявление колебаний производительности и более детальное изучение в отдельных случаях (путем хронометража) причин этих колебаний дает возможность принять действительные меры к повышению производительности труда.

В области быта представляется желательным изучение реального состава потребления с подразделением, указанным на схеме. Это подразделение желательно провести как в сфере натурального снабжения, так и в сфере денежного бюджета, хотя бы путем периодических выборочных обследований. Сопоставление данных о действительном потреблении, с систематизированными данными о состоянии рабочей силы (заболеваемость, физические признаки, квалификация) и с данными о производительности даст материал для рационализации потребления, которое, с точки зрения производительности транспортного предприятия в целом имеет не меньшее, а большее значение, чем, напр., рационализация отопления паровозов.

Из приведенных примеров можно видеть, в чем заключается связь статистики и научного анализа работы транспорта. Установление рациональной системы измерителей, на основе схем зависимости между различными элементами работы и состава транспортного предприятия составляет первый этап этой связи. Затем, на ряду с непрерывным и систематическим собиранием статистических данных, должно время от времени дополнительно производить детальные научно-организованные наблюдения отдельных процессов работы (оборота подвижного состава, расхода топлива паровозами, производительности рабочей силы в мастерских, состояния и потребления рабочей силы и т. д.). Эти дополнительные наблюдения дадут возможность глубже вникнуть в природу отдельных цифр (напр., суточного пробега вагона, расхода топлива на 100 поездо-верст) и дать материал для установления в схемах зависимости нормальных коэффициентов, соответствующих различным условиям работы.

Такие схемы-формулы с численными коэффициентами и являются, конечно, единственной основой рациональной планировки и регулировки работы транспорта и послужат канвой для изыскания новых улучшенных средств и приемов работы.

Только что намеченная последовательность задач учета и научного анализа работы транспортного предприятия является естественной и, в схеме, сравнительной простой. Нельзя все же сказать, чтобы также просто и легко осуществимо было фактическое проведение всей этой программы в жизнь, в чрезвычайно сложной и напряженной действительной обстановке работы транспорта.

Первым условием осуществления всего этого на деле является наличие **специально приспособленных органов** и работников в составе управления транспорта, способных регулярно и непрерывно выполнять такие задачи. Надлежащая постановка статистики требует выделения таких органов, которые бы были в достаточной мере:

1) технически совершенны для выполения точного и быстрого учета;

2) независимы от давлений момента и случайных обстоятельств для того, чтобы статистический материал и его обработка носили вполне объективный характер;

3) надлежаще связаны с высшими органами управления, дабы построение самой системы учета не было оторвано от практических потребностей планировки, научного анализа и вообще рационального управления предприятием.

Задачи правильно поставленной статистики не ограничиваются, конечно, только обслуживанием управляющего центра. Они гораздо шире и в пространстве и во времени. Как хорошо поставленные, на видном месте станции, верные часы обслуживают и руководят массу работников, пассажиров и даже посторонних лиц, так широко и своевременно опубликованные статистические данные являются верным указателем и маяком не только в самых разнообразных уголках транспортного механизма, но в качестве сравнительного материала и далеко за его пределами, и притом не только в момент опубликования, но и много лет спустя.

Проф. *Т. Д. Дубелир.*

Транспортная статистика в 1922 г.

В статье к 1-му Статистическому Транспортному Съезду*) мы наметили три основных и постоянных задачи транспортной статистики:

1) систематизировать формы этой статистики;

2) создать людской аппарат, наполняющий их содержанием;

3) обработать и опубликовать это содержание.

В кратком обзоре, развивают который другие статьи этого сборника, попытаемся обозреть результаты истекающего года в указанном отношении.

---

*) Сборник ЦСК «к 1-му Трансп. Стат. Съезду», статья «Год статистической работы в НКПС».

I.

Создать из хаоса разнообразнейших форм и ведомостей систему транспортной статистики было задачей нового «Положения об отчетности на путях сообщения». Это положение в основных своих чертах было выработано еще в 1921 году, но окончательно оформлено, утверждено и распубликовано лишь в 1922 году. Всего вышло из печати до настоящего времени 9 частей в 14 выпусках. В большей своей части эти выпуски касаются отчетности, представляемой местными Управлениями п. с. (железными дорогами и реками) в Центр и только по части статистики перевозок и труда объемлют и так называемую линейную отчетность, т.-е. отчетность, представляемую линией в Управление.

Некоторые выпуски вышли в середине года, еще позднее они дошли до мест, и, фактически, новая отчетность еще далеко в жизнь не проведена. А, между тем, эта жизнь не остановилась и многое, казавшееся в момент разработки «Положения» необходимым для Центра, ныне представляется в совершенно ином виде. «Положение» вырабатывалось в момент, когда еще начинался поворот к новой экономической политике,—а на транспорте он был сделан, хотя и решительно, но позднее, чем в других областях народного хозяйства. Внешняя оболочка этого поворота—децентрализация управления транспортом недостаточно твердо выражена в новом «Положении», хотя бы это и не было всецело виной статистического центра. Более того, представление о дороге (или водопути), как определенной автономной хозяйственной и автономно-хозяйствующей единице, также недостаточно резко оттенено в «Положении», тем более, что долженствующая связать с этой точки зрения все первые 9 частей—часть 10-я: «финансовая отчетность и статистика» не опубликована до сих пор, именно потому, что новый поворот жизни транспорта на ней сказался особенно сильно и многие тенденции недостаточно выявились и не уложились в определенную форму.

Независимо от этого, хорошо нами сознаваемого, так сказать, скелетного недостатка, новое «Положение» страдает еще и недостаточной плотностью мускулов на своем костяке. Проделанная, в весьма, в конце концов, короткий срок, громадная работа по охватыванию отчетностью всего механизма транспорта не обошлась, конечно, без многих невязок, пробелов и непропорциональностей.

Надобно точно дать себе отчет, что впервые, в сводном виде, представлена вся (вся в системе) транспортная отчетность, впервые она является легко обозримой и доступной дальнейшему решительному реформированию. Самое собирание всех форм и заданий явилось большой коллективной работой; материал для критики дадут на предстоящем Съезде заключения и отзывы местных работников; продолжавшиеся в Центре *) работы по систематизации линейной отчетности, также вносимые на Съезд, подводят фундамент под изданное «Положение», и, таким образом, эта коллективная работа ожи-

*) Секцией Статистики и Картографии Высшего Технического Комитета НКПС.

дает теперь новой творческой мысли для того, чтобы вылиться в наиболее экономичную и рациональную форму. В указанных направлениях о новом «Положении» даны отзывы пленума Трансплана**) и пленума В. Т. К.

Последний отмечает необходимость создания твердого комплекса основных первичных документов, от которых на линии, через Управления, создается система отчетности, дающая, в конце концов, данности по необходимым измерителям работы транспорта. Надобно только отметить, что самая выработка этих измерителей—дело техников и экономистов, а не статистиков—далеко еще не закончена; в этом, между прочим, причина одного пробела в «Положении»—отсутствия в нем выделенного учета производительности труда.

Итак, перед 2-м Съездом в области отчетности стоят две задачи:

1) Рассмотрение проектов линейной отчетности.

2) Критика установленной «Положением» отчетности, представляемой в Центр.

Надо надеяться, что Съезд даст новый толчок этой далеко незавершенной работе.

II.

Положение об органах статистики в НКПС, вводившее в местных Управлениях Отделы Статистики на правах Служб, было утверждено в конце 1921 г., но к началу 1922 года едва было намечено несколько Начальников этих Отделов, но ни один из Отделов еще не сформирован вполне. Положение об органах статистики весьма существенно было дополнено приказом ЦН от 17/III—1922 г. за № 3203 подтвердившего резолюции 1-го Транспортного Статистического Съезда сосредоточившего в СК разработку пробегов подвижного состава и статистику перевозок (статистика труда передана еще ранее). Формирование Отделов Статистики прошло с большими затруднениями и организационного характера и в отношении подбора личного состава, как руководителей, так и исполнительного персонала. В общем по сети мы не имеем еще и полугода спокойной работы новых органов, переживающих затруднения, и штатного и чисто внешнего (помещение, оборудование) характера. Однако и за это время их работа дала чрезвычайно много. Так, в отношении аккуратного представления отчетов в Центр, запоздание по ж.-д. сети выражалось (по числу непредставленных в срок отчетов-ведомостей):

	на 15/IX—21 г.	на 15/IX—22 г.	на 15/XII—22 г.
Отчет № 3	52	42	43
Отчет № 4	198	154	94
Карт. № 1 по труду	50	40	31
Карт. № 5 по труду	20	9	17
Итого	320	245	185
Без Сибопса, Кавопса и Туркопс.	233	128	95

**) п. 9 «Тезисов и правильной постановки статистики на п. с.».

Надо надеяться, что на большинстве дорог к 1/I—23 г. отчетность перед Центром войдет в установленные сроки. Значительно улучшилось качество представляемых отчетов, соответствие их друг другу и взаимная сравнимость.

Очередным шагом местных органов статистики должна явиться выработка систематической связи с прочими службами местных управлений и более деятельное освещение работы дороги перед Н. В этом отношении ряд дорог уже достиг многого, но остается сделать еще больше,—и, надобно прямо сказать, здесь перед органами статистики стоит задача научить технические и оперативные органы пользоваться данными статистики; этого уменья в значительной степени не достает рядовым оперативным руководителям.

Другой задачей, также стоящей перед СК, задачей, хотя и более частного характера, но чрезвычайно острой, является анализ всякого рода диспетчерских и вообще предварительных, оперативных сведений. И вообще, а в нашей быстротекущей действительности в особенности, оперативные органы принуждены в своей повседневной работе пользоваться данными предварительными, но зато срочными. Данные основной статистики всегда запаздывают и не могут не запаздывать для этой цели— они необходимы для работы более крупного масштаба, для планирования, для познавания транспортного процесса и, в меньшей степени для оперативной работы. Предварительные, срочные, диспетчерские сведения необходимо должны быть в руках распорядителей и они всегда останутся в технических службах, но в чем эти службы остро нуждаются—это в анализе этих данных, в их сравнении и сопоставлении с данными статистики основной и эта работа должна быть проделываема СК. Только тогда технические службы будут знать точность и силу того орудия, которым им приходится повседневно пользоваться—предварительных данных—и будут иметь возможность, зная степень и знак их уклонения от действительности, работать с значительно большей уверенностью, чем теперь.

Нельзя не обратить внимания в положении местных органов статистики и на то обстоятельство, что они нуждаются в прекращении возобновляющихся разговоров о возможности их ликвидации или чрезвычайного ужима, как органов революционного времени при общем, дескать, равнении на довоенные формы. Этой тенденции технических органов выскользнуть из-под самой возможности объективного контроля со стороны должен быть положен конец.

III.

В третьей области статистической работы—опубликовании ее результатов—приходится говорить исключительно о ЦСК, ибо местные управления покуда слишком слабы, чтобы думать о печатных отчетах и лишь самое малое количество исключений из этого может быть указано.

Центральным Отделом Статистики и Картографии НКПС в 1921 г. выпущены следующие статистические издания:

«Материалы по статистике путей сообщения»—вып. III—X.
«Положение об отчетности на пут. сообщ.»—14 выпусков.
«Статистика транспорта»—ежемесячник—№№ 1—5.
«Статистический Отдел в Вестнике п. с.»—еженедельно.
«Сборник к I-му Стат. Трансп. Съезду».
«Итоги I-го Трансп. Стат. Съезда».
Всего до 140 печатных листов.

Кроме того, выпущены картографические издания:

Схематическая карта Зауэра.
100-верстная карта Аз. России.
Статистический атлас п. с.

Подготовлены и подготовляются к печати:

«Материалы по статистике п. с».—вып. XI—XIII.
«Полугодовой сборник за 1922 г.».
«Сборник ко 2-му Статистическому Транспортному Съезду».

Всего около 65 печатных листов. Кроме того, готовится к печати:

Новое издание 40-вер. карты Европ. России.
» » схемы Зауэра.
150-верстная карта РСФСР.
Альбом планов узловых и концевых станций.
150-верстная карта Евр. России.

Выпуски III—VI «Материалов по статистике п. с.» содержат в себе данные за 1917—1920 г.г. и отражают на себе все недостатки статистических материалов этого времени. Многие вопросы совсем не могли быть освещены; помещенные сведения обладают большими пробелами и неполнотой по ряду дорог. Выпуски 7—10 обнимают данные 1921 г. и по содержанию распадаются на:

7-й в.—«Техника и Эксплоатация в 1921 г.».
8-й в.—«Перевозки по жел.-дор. и водным путям сообщ. в 1921 г.».
9-й в.—«Труд и Быт работников транспорта в 1921 г.».
10-й в.—«Топливо и материалы в 1921 г.».

Будучи построены на значительно более ценном материале (первые плоды работы местных органов статистики), эти выпуски, в отличие от первых шести, содержат не только годовые сведения, но и месячные и притом по значительной части вопросов в сравнении с 1920 г., чем в большой степени пополняются данные первых выпусков.

Попытки ЦСК издавать «Ежемесячник» не увенчались успехом в первой половине 1922 г. по двум причинам: запаздывание отчетов с мест и еще большее запаздывание работ в типографии. Поэтому,

опубликование более срочных сведений перенесено в «Вестник Путей Сообщения», выходящий еженедельно, а более громоздкие сведения предположено печатать в квартальных сборниках. В настоящее время подготовлены к печати сведения за первые два квартала 1922 года, которые и выйдут в скором времени.

В дальнейших выпусках «Материалов по статистике п. с.» предположено дать данные финансовой статистики, постанционного прибытия и отправления грузов и текстовой статистико-экономический обзор данных 1921 года. К сожалению, уделенные центральной статистике НКПС силы и средства не позволяют думать об опубликовании постанционной корреспонденции грузов, т.-е. так называемой сводной статистики перевозок. А, между тем, ряд вопросов и, в особенности, тарифной политики, не может быть удовлетворительно без этой статистики разрешен, что рано или поздно должно сказаться, хотя Центральными учреждениями и принимаются меры к выработке системы более простого и срочного учета перевозок для тарифных целей.

Тип изданий ЦСК нельзя еще считать вполне установившимся. Лишь с 1923 г. (когда начнут поступать сведения по всем частям нового «Положения об отчетности») программа изданий ЦСК может быть установлена более ясно и на длительный период, что существенно необходимо для последующей сравнимости статистических данных.

Этим мы заключим далеко неполный и сделанный в общих чертах обзор.

В. Губанов.

II/XII—1922 г.

Ближайшие проблемы транспортной статистики.

Объединение и автономия статистики на путях сообщения открывает новую страницу в книге истории транспортной статистики.

Первый год ее независимого существования был еще годом борьбы с укоренившимися предрассудками, когда архитектурный план статистического здания был уже начерчен, но возведение его задерживалось то по нежеланию уступить те заброшенные постройки, стоявшие на задворках многоэтажного транспортного дома, из которых строилось новое здание, то по недостатку материала, то по неосновательным придиркам к нарушению строительного устава и сомнению в прочности воздвигаемой постройки, а иногда даже по недоверию к компетентности архитекторов.

Но, несмотря на ряд почти непреодолимых затруднений, статистическое здание уже выстроено вчерне и приемочная комиссия констатировала его значение и те далекие горизонты, которые открываются с его высоты и не могли быть видны из надворных статистических построек.

Статистика транспорта есть зеркало, отражающее в ряде беспристрастных и беспощадных цифр физиономию и работу транспорта.

Такого зеркала до настоящего времени не было; существовали лишь кусочки и осколки, в которых смотрелись и показывали себя отдельные органы транспортного тела.

Первой задачей собирателей-архитекторов статистики было собирать эти разнообразные осколки в одно целое и посмотреть, какое они дадут отражение.

Задача оказалась довольно трудной, так разнообразны были статистические фрагменты, так много их отсутствовало, так много было простых стекол, не дающих никакого отражения.

Разделяя транспортное тело на органы, вырабатывающие энергию и органы, ее расходующие и группируя те и другие по железнодорожному и водному транспорту, можем составить следующий акт о результатах собирательной деятельности статистики.

При составлении такого акта приходится начать с того, что так или иначе нашло себе отражение в собранном материале.

Оказалось, что наиболее полную картину можно составить в отношении органов железнодорожного транспорта, расходующих энергию для исполнения перевозок.

Запас энергии—средства передвижения — выявились более или менее определенно. Подвижной состав железных дорог отразил на себе результаты разрухи, вызванной мировой и гражданскими войнами, отсутствием правильно разработанных переписей, отменой твердого инвентаря и, следовательно, и хозяйского наблюдения и ответственности за его целость и состояние. Здесь приходится отметить недостаток точного подсчета имеющейся в распоряжении сети энергии перевозочных средств и необходимость регулярной их регистрации.

Самый расход энергии—ее использование для выполнения государственного назначения транспорта, как важнейшей отрасли хозяйства страны, в собранных осколках статистики отразился более подробно, но лишь за последние 2—3 года; за остальное с начала войны время некоторые места представляют пустоты, которые едва ли могут быть когда-либо заполнены: материал или утерян, или уничтожен.

Совершенно нельзя вывести того же заключения о флоте и в особенности о его наличии, состоянии и работе на внутренних водных путях сообщения.

Для статистики это царство неведомого, чистая страница, которую каждый из учетных органов заполняет по-своему.

Флот работает, перевозит пассажиров и грузы, частию и может быть не малою частию стоит в затонах, даже в разгар навигации, но что это за флот, каков его доподлинный состав и качество—неизвестно.

Осколки, собранные в учетно-эксплоатационных, судо-ремонтных органах и на съездах водников дают самые разнообразные цифры.

И вот теперь, когда состояние флота внушает самые серьезные опасения, о работе флота приходится судить лишь по учтенным судам, т.-е. по случайным данным.

Учтенные суда это—часть работающих судов, работающие—часть рабочих; какие же выводы можно получить из этих сведений? Во всяком случае даже не то, что делается, не говоря уже от том, что можно и должно сделать в отношении использования флота.

В этой составной части транспортного организма сказалось наиболее наглядно, к чему ведет отсутствие объединенных статистических аппаратов и придание их функций эксплотационным органам, для которых статистический учет, по выражению одного из руководителей речного транспорта на съезде водников, есть дело второстепенное, при недостатке времени остающееся в полном небрежении.

Переходя к органам, создающим обстановку и вырабатывающим энергию, потребные для работы эксплоатационных групп, статистике приходится констатировать относительную бедность сведений, характеризующих обстановку путей сообщения.

Достаточно сказать, что даже такие элементарные данные, как эксплоатационная длина, каждый раз получались с мест в самых разнообразных цифрах, не дающих возможности установить определенную длину сети и отдельных дорог.

На водном транспорте не оказалось проверенного списка пристаней и расстояний между ними. Данные о состоянии внутренних водных путей представляются в виде отрывков о вскрытии и замерзании в некоторых пунктах некоторых рек, кое-какие данные о коекакой обстановке, рассказы о землечерпательных работах, из которых можно извлечь иногда данные о количестве вынутого грунта, но нельзя определить в цифрах, были или это дноуглубительные работы или только землечерпательные.

Положение столь серьезной отрасли путевого устройства ж. д. как, например, шпальное хозяйство, оказалось нельзя основывать на документальных данных подотчетных единиц; умозрительные ис-

числения количества уложенных шпал на сети, по мнению центра, ближе подходят к истине.

В отношении работы ж.-д. мастерских, поглощающих массу денежных и материальных средств дорог, статистике предоставлено очень много полусырого материала; из него можно подвести итоги о количестве выпущенных паровозов из всякого рода ремонта: капитального, восстановительного, среднего, текущего, случайного, конвенционного; сколько сделано поковок, литья; пересечено напильников; сколько израсходовано рабочей силы в счетоводных и действительных часах.

Весь этот конгломерат очень ценных и подробных данных страдает существенным недостатком—отсутствием измерителей производительности; нет определений того, во что обошелся НКПС, напр., ремонт одного паровоза или вагона, сколько израсходовано хотя бы дорогих материалов на единицу подвижного состава.

Представляя в кратких чертах, как отразилось тело транспорта и работа его внутренних органов в том статистическом материале, который с большим трудом собран Центральным Отделом Статистики и Картографии и издан под заголовком: «Материалы по Статистике Путей Сообщения», могу лишь сослаться на эти материалы для тех, кто пожелал бы ознакомиться более подробно с музеем статистических данных, приведенных в более или менее удачную систему для обозрения и поучения.

Для статорганов эта работа во всяком случае должна считаться лишь подготовительной, лишь первым этапом их деятельности.

Предстоит изучение сложного транспортного механизма во всем целом и разрешение ряда проблем на пути этого изучения.

Транспортный организм состоит из ряда частей, которые могут быть сведены в 2 группы:

1) органы средств, т.-е. снабжающие транспорт всем необходимым для его работы и создающие тем самым благоприятную обстановку для развертывания его сил, и

2) органы действий—использующие эти средства.

Первые могут быть квалифицированы, как превращающие денежные средства (А) в потенциальную энергию—технические средства ($Б_1$).

Вторые, как обращающие потенциальную энергию в кинетическую (Б) и превращающие ее затем в денежные средства ($А_1$).

Отсюда следует, что статистически обследовать результаты эксплоатации необходимо с двух сторон: технической и финансовой.

С точки зрения последней такие результаты выразятся в формуле, $А_1$-А, а коэффициент эксплоатации $\frac{А}{А_1}$.

С технической стороны результаты определяются формулой $Б_1$—Б, а коэффициент $\frac{Б}{Б_1}$,

$\frac{А}{Б_1}$ — будет измеритель производительности органов средств, а $\frac{А_1}{Б}$ — органов действий.

Разделяя органы транспорта на соответственные группы, следует отнести:

К первой пассивные или внутренние органы транспорта:

1) Органы путевого устройства.

2) Органы производства и ремонта подвижного состава и флота.

3) Органы материального снабжения и т. д.

Ко второй—активные органы, выполняющие прямую задачу транспорта—перевозки.

Ближайшей проблемой транспортной статистики будет:

а) Для первой группы—установление эквивалентной единицы для измерения элементов их продукции.

б) Для второй группы,—как обладающей измерителями использования кинетической энергии,—установление измерителей потенциальной энергии и создание тотального коэффициента утилизации.

При разрешении этих двух проблем, можно будет делать следующие выводы:

1) Переводя выраженные в эквивалентных единицах элементы продукции органов средств в денежных знаках посредством измерителя $\frac{А}{Б_1}$, определять стоимость потенциальной энергии, выработанной этими органами, для сравнения с отпущенными им денежными средствами.

2) Аналогично определять в денежных знаках для органов действий расход заготовленной энергии в сравнении с полученными доходами от перевозок.

3) Выяснить коэффициент продукции тех и других органов.

4) Определить коэффициент технической эксплоатации с финансовой стороны, т.-е. отношение расходов по п. 1 к доходам по п. 2.

5) Определить коэффициент финансовой эксплоатации, т.-е. отношение валового расхода к валовому доходу.

Решение этих проблем представит, может быть, некоторые трудности для водных п. с., где разнообразие перевозочных средств и условий их плавания, а также отсутствие опытных данных могут до некоторой степени препятствовать срочному выполнению этой задачи, но для ж.-д. транспорта, при дружном содействии технич. и статистических сил, эти проблемы можно считать уже наполовину разрешенными.

С. П. Извеков.

Задачи и методы учета железнодорожных перевозок.

Промышленные предприятия всякого наименования создают ценности, необходимые для удовлетворения культурно-хозяйственной жизни и являющиеся продукцией этих предприятий.

Производительность и экономичность этих последних, а также и качество продукции находятся в полной зависимости от правильного устройства предприятия, организации производства и целесо-

образного использования оборудований, труда и материалов. Для разрешения же этих вопросов, независимо от технических познаний, необходимо изучение естественно-экономических условий районов состояния путей сообщения, емкость рынков, индексы цен, и, в частности, изучение динамических процессов в той или другой области промышленности.

Одним из главнейших факторов, для освещения и регулирования народно-хозяйственной жизни в целом и отдельных ее отраслей. являются статистическо-экономические обследования и в особенности—производительности промышленности и сельского хозяйства.

Транспорт, являясь одним из промышленных предприятий, оказывающих исключительное влияние на развитие производительных сил страны, требует особого внимательного и методологического обследования и учета, в особенности продукции его—перевозок. Развитие производительных сил страны зависит от состояния промышленности, которая в свою очередь зависит от состояния путей сообщения и поэтому установление возможно гармонического соотношения между естественными богатствами страны, развитием ее промышленности, состоянием и расширением перевозочных средств, является основой здоровой экономической политики, при государственном регулировании народно-хозяйственной жизни. Эта гармония может быть установлена только на основании статистических материалов о состоянии производительности сельскохозяйственной, добывающей и обрабатывающей промышленности и транспорта, как в обще-государственном масштабе, так и по отдельным районам, предприятиям и путям сообщения.

Правильная постановка статистического учета производительности промышленности вообще и транспорта в частности приобретает огромное значение для центральной государственной власти и для руководителей отдельными отраслями народного хозяйства, а также для отдельных промышленных и транспортных предприятий, в особенности в настоящее время при децентрализации управления промышленностью и транспортом. Независимо от указанных обще-государственных целей, учет производительности промышленности и транспорта (перевозок) необходим для правильного регулирования эксплоатации отдельных предприятий, железнодорожных и водных путей, с целью целесообразного использования экономических возможностей.

Выяснив в общих чертах значение учета производительности промышленности и транспорта, мы переходим к изложению задач и методов учета производительности железнодорожного транспорта, т.-е. к статистике железнодорожных перевозок.

Статистика перевозок преследует двоякую цель: ведомственную и народно-хозяйственную. Для правильного регулирования транспортом, необходимо располагать основными сведениями об экономическом состоянии районов, тяготеющих к железнодорожным и водным путям, с целью исчисления, потребных для предстоящих перевозок подвижного состава, финансово-материальных средств и проч., а также и срочными сведениями о наличии и распределении подвижного состава, о грузовой работе сети по плановым и экстрен-

ным заданиям по наименованию грузов и о направлении и мощности грузовых потоков. Для тарифно-экономических целей требуются еще сведения об амплитуде колебания размера перевозок вообще и отдельных ее категорий, в зависимости от повышения и понижения тарифных ставок и о влиянии их на развитие промышленности и торговли.

Кроме того, для суждения о степени экономичности и целесообразности ведения железнодорожного хозяйства необходимо иметь основные измерители конечных результатов работы дорог.

Все вышеперечисленные статистические сведения необходимы руководителям транспортных предприятий как в Центре, так и на местах.

Экономическая же статистика перевозок служит ориентировочным материалом не только для ведомственных целей, но и для всех хозяйственных наркоматов и высших государственных планирующих органов, как это видно из того значительного количества справок и сведений, выдаваемых Центральным Отделом статистики и картографии.

Методы и объем собираемых и обрабатываемых сведений по железнодорожным перевозкам должны давать более или менее исчерпывающие ответы на все вышеизложенные вопросы эксплоатации и экономики транспорта. До военного и до революционного времени статистика перевозок сосредоточивалась в двух учреждениях: в б. Министерствах Путей Сообщения и Финансов (по Железнодорожному Департаменту). В первом сосредоточивалась главным образом статистика перевозок, необходимая для ведомственных целей, а во втором находилась так называемая «сводная статистика перевозок». Эта последняя служила одним из основных материалов для тарифной политики быв. руководителя Финансового Ведомства—Витте, для поощрительного развития промышленности и привлечения иностранных капиталов. При организации НКПС нашли необходимым, в интересах планомерности работ и устранения параллелизма, сосредоточить всю статистику перевозок в наиболее заинтересованном Ведомстве—НКПС. Железнодорожная статистика вообще и статистика перевозок в частности осложнилась составлением целого ряда отдельных и сепаратных сведений, в которых в последнее время не имеется уже особой надобности, и поэтому явилась необходимость освободить ее от этих хаотических наслоений различных сведений и создать стройную систему отчетности на путях сообщения, что с успехом и выполнила особая комиссия по установлению единой отчетности, образованная в июне 1921 года распоряжением Наркомпути. Установленная этой Комиссией отчетность по железнодорожным перевозкам—основная и срочная, как по методу, так и по объему собирания и обработки, вполне удовлетворяет указанным требованиям, предъявляемым к статистике перевозок и представляет собою стройную систему отчетности для Центра. Но, принимая во внимание нашу бедность и связанное с ней значительное сокращение штатов, незначительность средств, отпускаемых СК на производство сдельных и сверхурочных работ, на канцелярские и другие надобности, приходится вновь пересмотреть статистику перевозок с целью

дальнейшего ее—временного сокращения, оставляя ее как нормальную отчетность при восстановлении экономической мощи Республики.

Первичным документом основной статистики перевозок составляют статистические карточки. До 1920 года эти последние составлялись в службах Сборов по дорожным документам, представляемых станциями в эти службы в установленные сроки со всеми остальными документами строгой отчетности.

С расформированием Служб Сборов с образованием отделов Сборов, составление статистических карточек с 1 августа 1920 г. было возложено на станции, где они составляются и по настоящее время по корешкам дубликатов накладных. При обследовании на местах положения дела, выяснилось, что значительное число карточек в Управление Службы Статистики вовсе не поступает, или поступает с большим опозданием и таким образом отчеты о грузовых перевозках получаются неполными и часть совершенных в отчетном месяце перевозок вовсе не учитывается или включается в последующие месяцы—нередко в конце года. Это последнее обстоятельство оказывает влияние на выводы измерителей утилизации подвижного состава, так как в последующие месяцы количество перевозок увеличивается за счет предыдущих месяцев, без соответственного дополнительного учета пробегов подвижного состава. Неустойчивость измерителей по отдельным месяцам является следствием вышеуказанного неточного и несвоевременного учета перевозок.

Кроме того, составление статистических карточек на станциях, при отсутствии квалифицированных и специальных для этого агентов и вне постоянного надзора и контроля органов СК, также понижает качество и достоверность этих карточек, как основного первичного документа статистического учета. В настоящее время, с восстановлением Службы Сборов и надлежащей их организации является, по нашему мнению, целесообразным обсудить вопрос о составлении статистических карточек на перевозку грузов в Статистических службах Управлений дорог, где они будут составляться по дубликатам накладных, поступающих в службы Сборов ежедневно по прямому и помесячно по местному сообщениям.

Такая реформа, конечно, сопряжена с увеличением штатов СК, но даже при самой строгой экономии, перед этим останавливаться не следует, так как, с одной стороны, от своевременного и правильного составления статистических карточек зависит ценность всей дальнейшей отчетности и основанных на ней выводов и мероприятий, а с другой — часть расходов может быть возмещена за счет экономии по оплате станционных агентов за составление карточек. С введением механизации разработки статистики перевозок (по системе инж. Беккера и др.) сосредоточение в СК составления массовых статистических карточек может дать значительную экономию в рабочей силе. Составление статистических карточек в СК имеет и свои отрицательные стороны, так как могут быть встречены затруднения в своевременном получении от служб Сборов необходимых документов, но эти внешние препятствия будут устранены путем добровольных соглашений СК с СО. На некоторых дорогах уже пе-

решили к составлению карточек в СК, например, на Московско-Казанской ж. д.

По проекту, выработанному Подсекцией Перевозок, станционные агенты освобождаются также от составления карточек по перевозкам пассажиров и багажа и вся статистическая разработка этих перевозок значительно сокращена и методы упрощены в связи с возможным использованием материалов службы Сборов, как отчетами по продаже пассажирских билетов, так и месячными позиционными распределительными ведомостями. Существующая отчетность по выполнению грузовых перевозок, представляемая в Центр, в связи с новой экономической политикой на транспорте и финансовым положением НКПС, должна быть временно упрощена и сокращена таким образом, чтобы получаемые месячные и годовые сведения могли бы служить вполне достаточным материалом для эксплоатационных и тарифно-экономических целей. Месячные отчеты должны содержать данные: о количестве отправленных и принятых грузов в пудах по отдельным категориям перевозок, по направлениям и сообщениям, о количестве, сделанных грузами пробегов, о средней дальности пробега 1-го пуда груза по категориям перевозок и по отдельным родам грузов. Кроме того отчетность эта должна давать: измерители утилизации подвижного состава, составленные на достоверных данных количества перевезенных грузов и их пробегов и вообще картину экономического тяготения районов к станциям с значительным грузооборотом. Годовые же отчеты должны давать сводку месячных отчетов и годовые сведения по экономической статистики перевозок по отправлению, прибытию и транзиту по группам установленной номенклатуры. Положив в основу вышеизложенное, мы проектируем установить нижеследующую отчетность по грузовым перевозкам. Существующие таблицы ф. Э №№ 1, 1-а и 2 сохранить без изменения. Таблицу ф. Э № 3 дополнить двумя графами: количество сделанных отдельными родами грузов пудо-верст и дальности пробега одного пуда груза по отдельным наименованиям и направлениям. Введение этих граф заполнит тот пробел, который существует в настоящее время в статистике перевозок—отсутствие сведений о пробегах грузов по их наименованиям, что является крайне необходимым при выработке тарифных ставок для отдельных грузов в зависимости от их пробегов по всей сети. Заполнение этих граф вызовет, конечно, увеличение работы при разработке статистических карточек по номенклатуре главнейших грузов, а именно—придется производить подсчет пробегов по месячным карточкам по отдельным позициям. Но эта излишняя работа будет вполне компенсироваться за счет нижеуказанного сокращения отчетности. Было бы весьма желательно выяснить степень осложнения работ по заполнению дополнительных граф отчета, путем непосредственного опыта на дорогах Московского узла. Данности этих двух граф дадут весьма большое достижение в деле не только тарификации, но и в изучении экономических районов, тяготеющих к железнодорожным путям, в особенности в настоящее время, когда сводная статистика перевозок не разрабатывается. Таблицу ф. Э № 4—общий свод по сообщениям—необходимо сохранить. Сведения, указанные в таблице ф. Э № 5—густота движения

между станциями—в дореволюционное время не разрабатывались и надобности в ней для Центра, по нашему личному мнению, в настоящее время не имеется, так как эти сведения не могут служить в Центре для каких-либо распорядительских и контрольных функций. По этим соображениям разработку этой таблицы можно временно отменить или оставить ее только факультативно, представляя дорогам право составления ее, если дороги найдут это для себя полезным. Сведения о густоте движения имеются в указанной таблице ф. Э № 2. При выработке существующей новой формы отчетности по грузовым перевозкам из бывш. отчета № 4 была совершенно правильно исключена таблица о работе станции с значительным грузооборотом и заменена более совершенными формами постанционных ведомостей по ф. А №№ 1—6 по отправлению и по прибытию грузов по 40 наименованиям. Введение в жизнь этих ведомостей встретило уже затруднение, вследствие значительного сокращения штатов статистических органов и пришлось сократить их разработку только до 20-ти наименований грузов. Из получаемых в настоящее время постанционных ведомостей усматривается, что они являются весьма громоздкими, вследствие разработки их по всем станциям, даже с весьма незначительными грузооборотами. Такая детальная постанционная разработка ведомостей не вызывается никакими практическими или научными целями и, принимая во внимание, вообще незначительность перевозок в настоящее время и необходимость соблюдения возможной экономии в квалифицированной рабочей силе и средствах, мы проектируем значительное сокращение в составлении упомянутых ведомостей, а именно: ограничиться только двумя постанционными ведомостями по отправлению и по прибытию грузов по установленным 20-ти наименованиям и притом только п о с т а н ц и я м с з н а ч и т е л ь н ы м г р у з о о б о р о т о м со стажем, например, 300 тыс. пудов в месяц по всем грузам. Такие две таблицы дадут возможность изучать экономическое положение районов отдельных станций, притягивающих к себе значительное количество грузов. В эти две ведомости должны включаться все грузы, перевозимые в коммерческих поездах, т.-е. грузы: коммерческие, воинские и служебно-хозяйственные. В разработке же отдельных месячных ведомостей по воинским и хозяйственным грузам надобности не имеется. так как перевозка воинских грузов упала, например, в 1921 году до 7% по всей сети, а по отдельным дорогам до 1% от общей перевозки. Грузооборот хозяйственных грузов по отдельным станциям по месяцам для Центра показательного значения не имеет и является полная возможность ограничиться только данными о хозяйственных перевозках суммарно по дороге, тем более, что в до-военное время такой детальной разработки не было. Перевозка воинских и хозяйственных грузов с корреспонденцией по отдельным станциям получит полное освещение в вышеуказанном годовом сборнике Экономической статистики.

Переходя к рассмотрению вопроса об упрощении и улучшении постановки срочной статистики перевозок, так называемой диспетчерской, необходимо указать, что до последнего времени она служила исключительно для целей узко техническо-распорядительских,

не разрешая вопросов тарифно-экономического характера. Но в виду быстрого темпа экономической жизни страны и связанных с ней резких колебаний в количестве и характере перевозок, необходимо. не ожидая получения основного отчета по перевозкам, располагать срочными сведениями не только о размерах работы сети и отдельных дорог по суточной погрузке и приему—в вагонах, но и о наименовании перевозимых главнейших грузов по весу и о количестве совершенных ими пробегов. Для разрешения этой задачи, нами предлагается нижеследующий метод срочного учета перевозок грузов. В центральных и местных управлениях жел. дорог получаются пятидневные сведения о погрузке по отдельным дорогам сети главнейших грузов: хлебных, соли, картофеля, семян, других ударных продовольственных грузов, каменного угля, дров, нефти и проч., а также и десятидневные сведения об общей погрузке всех грузов по плановым заданиям. Располагая подобными сведениями, можно составлять десятидневные обзоры по Округам или по отдельным дорогам о суточной погрузке, дополняя, в случае надобности, вышеуказанный перечень грузов другими, имеющими обще-государственное или местное особое значение. Для перевода повагонную погрузку в пуды следует помножить количество погруженных вагонов данного рода груза на соответственную ему норму погрузки, так, например, вагон хлебных грузов—на 900 пудов, каменного угля—на 1000 пудов, дров—900 пудов и проч. Таким образом, можно получить приблизительный вес отправленных грузов данного наименования по всей сети. Зная вес отправленных грузов по отдельным наименованиям, можно уже исчислить и пробеги каждого рода груза, путем умножения веса отправленного груза на среднюю дальность пробега одного пуда его по всей сети. В настоящее время мы не располагаем данными о дальности пробега для отдельных грузов, поэтому мы должны ограничиться данными о средней дальности пробега одного пуда в с е х г р у з о в, которая исчислена в 1922 году в 367 верст. Этот подсчет является, конечно, весьма приблизительным. Более точные сведения мы получим при проведении в жизнь проектируемого нами способа учета пробегов грузов по отдельным наименованиям, добавлением вышеуказанных двух граф в таблице ф. Э № 3. Проектируемый нами метод срочного учета грузов дает возможность, не ожидая восстановления разработки сводной статистики перевозок, требующей значительных средств, и не обременяя линию представлением дополнительных сведений, составлять срочные обзоры о грузовых перевозках, необходимых для эксплоатационных и тарифно-экономических целей. В последнее время уже сделаны попытки в этом направлении. Независимо от получения вышеуказанных срочных десятидневных сведений о грузовых перевозках, тарифным и финансово-экономическим учреждениям требуются еще ежемесячно, не позже одного месяца после отчетного, сведения о перевозках: пассаиров, багажа и грузов, с указанием выручки по категориям перевозок. Согласно указанию Фин-Секции Трансплана, основанному на представлении Экономического Управления НКПС, нами выработаны специальные формы для вышеуказанного срочного учета перевозок. Заполнение этих форм значительно облегчится при осуществлении

проектируемых мероприятий по реорганизации методов и объема учета перевозок. С переходом в СК. составления статистических карточек на перевозку грузов, пассажиров и багажа по отчетным данным службы Сборов, явится возможность возложить на Службы Статистики и Картографии и службы Сборов—по принадлежности—составление месячных ведомостей о перевозках, требуемых для Экономического Управления. Одним из существенных дефектов существующей отчетности является отсутствие пояснительных текстов к представляемым отчетам, что значительно понижает их ценность в особенности в настоящее время—при организации управления транспортом на хозяйственном расчете. Было бы весьма желательным, чтобы составляемые отчеты по перевозкам, в особенности годовые, сопровождались обзорами, характеризующими результаты перевозок, в зависимости от состояния дорог, степени материального и финансового их снабжения и организации и быта труда.

Принимая во внимание, что диспетчерская отчетность чрезмерно загружает телеграф и отвлекает значительное число сотрудников на местах и в управлениях дорог от работы по непосредственному исполнению порученного им дела, было бы целесообразно, независимо от беспощадного сокращения до действительной надобности этой отчетности, еще изменить сроки ее представления по инстанциям. По нашему мнению, суточная отчетность должна быть сохранена только для представления в отделения или участки; для следующих же инстанций—для управлений дороги установить пятидневные, а для Центра десятидневные донесения, за исключением, конечно, экстренных и ударных донесений.

Предлагаемые нами мероприятия по упрощению и сокращению отчетности подвергаются обсуждению в Подсекции Статистики перевозок и будут внесены на рассмотрение предстоящего 2-го Всероссийского Транспортного Статистического Съезда.

Инженер *А. Фейгин.*

Вопросы статистики и учета в водном транспорте.

Предстоящий II Съезд транспортной статистики застает водный транспорт в период нового организационного перелома. Только недавно проведена коренная реформа управления и эксплоатации в морском транспорте, речной же транспорт находится накануне такой же серьезной перестройки всего аппарата.

Переход эксплоатации флота на начала коммерческого расчета и оборудование Правлений Госуд. Торгового флота, почти независимых в своей хозяйственной деятельности, создают новые взаимоотношения между эксплоатационными органами, с одной стороны, и Управлениями и самостоятельными отделами НКПС—с другой. Сообразно с этим меняются в значительной мере, как в содержании, так и в объеме, и те требования к учету и статистике на водном транспорте, какие предъявлялись до последнего времени, когда функции административно-контрольные и функции хозяйственные были слиты. Все это, особенно при отсутствии опыта новой организации, заставляет нас с чрезвычайной осторожностью отнестись к тем из вопросов статистики и учета на водном транспорте, которые, при изменившейся хозяйственной и административной структуре, в свою очередь также вступают в новый фазис своего развития.

Это особенно относится к эксплоатационной и технической отчетности, т.-е. к тем областям транспортного хозяйства, где принцип децентрализации проводится наиболее радикально.

Передача оперативно-хозяйственных функций Правлениям лишает центральные органы НКПС необходимости постоянного и детального хозяйственного надзора и контроля и тем самым меняет и отношение этих органов к объему, содержанию и срокам отчетности. Это и ставит на первую очередь вопрос о пересмотре отчетности эксплоатационной и технической, главным образом—отчетности мест центру.

Необходимо подвергнуть коренному пересмотру техническую и эксплоатационную отчетность и определенно наметить основные линии ее объема и содержания. Это нам кажется тем более необходимым, что эксплоатационная и техническая отчетность, в особенности в речном транспорте, были поставлены весьма слабо, как в части линейной отчетности, так и в части отчетности доставляемой центром.

Статистика перевозок так же должна быть подвергнута пересмотру, особенно в части организационной, так как Правления будут ведать лишь своими национализированными судами, все же остальные суда и плоты учитываться ими не будут.

Здесь, повидимому, также предстоит большая организационная и методологическая работа, так как в речном транспорте это потребует прежде всего создания больших кадров регистраторов без которых не возможна будет статистика перевозок на частно-владельческих и арендованных судах и сплава леса.

В области финансовой и материальной отчетности при новой структуре также должны произойти весьма существенные изменения.

ния, так как Госуд. т-ва строятся на принципе сальдо-бюджета и в отношении финансовом и материальном будут на самоснабжении.

Выделение эксплоатационно-хозяйственной стороны из непосредственного ведения НКПС ставит в новое положение и статистику труда и быта, главным образом в области организационной, так как на местах придется иметь две категории органов управления транспортным водным хозяйством, различно заинтересованных в вопросах труда и быта в виду разной их связанности с центром.

По отношению к речному транспорту остро стоит и поставлен на одну из первых очередей вопрос об учете судов, так как ЦУРЕК до сих пор не имеет полного списка судов и не имеет точных и вполне достоверных сведений о количестве и тоннаже как национализированного, так и частновладельческого парового и непарового флота. Необходима организация в срочном порядке всероссийской переписи речного и озерного флота по самой сокращенной программе, чтобы знать наконец—чем мы располагаем и какие изменения понес наш флот за год революции.

Перечисленные вопросы, выдвигаемые в особенности организационным моментом, имеют много неразработанного и невыясненного и в той своей части, которая остается неизменной, независимо от организационных перипетий.

Так вопрос о путевых журналах и качественных измерителях эксплоатации, дебатирующийся уже около двух лет и имеющий более чем годовую практику и в морском и в речном транспорте, является вопросом все еще не решенным окончательно и возбуждает живейший интерес как статистиков, так и лиц, занятых непосредственно эксплоатацией.

Сводные обработки путевых журналов на навигацию 21 и 22 года дают достаточный материал для оценки, как самих путевых журналов, так получаемых из них количественных и качественных измерителей. Опыт местных работников по собиранию и обработке материалов, а работников центра по пользованию уже разработанными материалами достаточно велик и разнообразен и дает, по нашему мнению, полную возможность решения вопроса об измерителях.

Вот те главнейшие вопросы, которые должны быть разрешены в первую очередь, так как их разрешения требует сама жизнь. Новая экономическая политика, преобразуя водное транспортное хозяйство и стремясь к скорейшему его восстановлению, с новой силой диктует необходимость планомерного, организованного учета и статистики, ибо только при этом условии возможно планомерное и организованное хозяйство.

А. Калиниченко.

Организация местных статистических органов.

Созванным в феврале месяце первым Статистическим Съездом была намечена лишь в общих чертах типовая схема местных статотделов. «Положение об органах статистики НКПС», опубликованное приказом Ц № 11084 от 7/X—1922 года (б. № 186—21 г.) не содержало в себе конкретных указаний на объем работы и соответственно на организационные формы.

В период от опубликования «Положения (окт. 1921 г. до первого Статистического Съезда (февраль 1922 г.) организованы были лишь немногие СК на дорогах Московского узла, в КОПС'е и на некоторых дорогах сети; особняком в этом отношении стоит Пермская дорога, где был проделан еще в 1919 году довольно удачный опыт объединения статистики в отдельной службе. В период, следующий за первым Съездом, организация СК пошла более быстрым темпом и в настоящее время статотделы учреждены уже по всей сети, за исключением Закавказских жел. дор., где предполагается закончить организацию СК к 1 января 1923 года.

Существующая ныне организация местных статистических отделов (служб) сложилась в основных существенных чертах на основании постановлений первого Съезда и директив центра (приказ № 3203 от 17/III и цирк. № СО411487—27/IV), но на развитие организационных деталей оказали влияние, как местные условия, так и особенности личных взглядов местных администраторов.

Переходя к обзору деятельности сложившихся таким образом статистических органов на местах следует отметить то обстоятельство, что объединив главные отрасли транспортной статистики: эксплоатации подвижного состава (отчет №3), грузовых перевозок (отчет № 4), труда и быта, СК уже достигли значительного улучшения, как в отношении качества статистического материала, так и в отношении сроков доставки отчетности в центр.

Несмотря на ряд затруднений, в частности, общего характера: отсутствие достаточно квалифицированного персонала, недостаток помещения, инвентаря, бланок и т. п., дело сформирования местных статистических аппаратов можно считать прочно поставленным. Однако, организационный процесс еще нельзя назвать законченным; при дальнейшем совершенствовании конструкции статотделов, необходимо уточнить функции отдельных частей, произвести размежевание с работой других служб и подработать детали организации, так как при изъятии из отдельных служб и передаче в СК частей статистики не всегда производилось четкое отделение работы чисто статистической от работ ,имеющих значение, главным образом, для оперативных служб.

Таким образом в деталях компетенции отдельных частей на различных дорогах наблюдается некоторое разнообразие; так, например,—в компетенцию части технико-эксплоатационной статистики на некоторых дорогах: кроме работы по составлению отчета № 3, номерного учета вагонов (переписи), обмена вагонами,

включаются также денежные расчеты по обмену с заграничными дорогами, розыск по сети отдельных вагонов срочного возврата, обмен воинскими и коммерческими приспособлениями; в отношении тяговой статистики наблюдается следующее явление: на некоторых дорогах в СК передана вся работа из Т, включая и учет премий, на других—передана только разработка пробегов паровозов по маршрутам машинистов, иногда устанавливается порядок исполнения этих работ в службе тяги под непосредственным руководством СК; в общем, при перегрузке иногда работой эксплоатационного характера, неполно представлены работы по собственно технической статистике путевых и тяговых устройств и сооружений.

Части статистики перевозок на некоторых дорогах еще не окончательно включили в круг ведения все работы, относящиеся к их компетенции, в частности, статистику перевозок пассажиров и багажа.

Части статистики Труда в организационном отношении представляются наиболее благополучными, объясняется это тем обстоятельством, что их работа передавалась из административных служб целиком в установившемся ранее определенном объеме.

Части Финансово-Материальной статистики, в компетенцию которых, кроме собственно материальной статистики и финансовой, должно войти составление общих сводок по статистическому анализу состояния и работы дороги, еще не всюду окончательно сформированые, объем и содержание их работы определятся по согласованию со службами материальной и счетно-финансовой.

Общие части также не всегда имеют однородную конструкцию; на некоторых дорогах им придается характер части общей статистики—включается составление обзоров о деятельности дорог, отчетов Н дорог перед ЦП и т. п., что, собственно, должно быть отнесено к части финансовой и материальной статистики, а части общие должны иметь лишь административно-хозяйственные функции.

Уточнение функций СК, детальное определение компетенции его частей представляет одну из задач настоящего Съезда. Выработанное ЦСК новое «Положение об органах статистики местных управлений ж. д.» намечает более четко контуры организационных форм и, следовательно, объема работы.

Необходимым условием продуктивной работы статотделов является наличие непосредственной тесной связи с линией, для чего надлежит усилить инструкторские аппараты СК, а в случае невозможности подобрать в ближайшем будущем персонал достаточной квалификации, представляется, в некоторых, случаях, целесообразным возложить (где это по местным условиям представляется возможным) обязанности инструктирования по статистике на коммерческих ревизоров или ревизоров службы движения, в порядке совместительства по соглашению с соответствующими службами. Следует также обратить внимание служб Движения, Тяги и Пути на недопустимость частой смены агентов станций, контор отделений и участков, коим поручаются работы статистического характера, СК следовало бы вести учет этих агентов и обязывать их личной ответственностью.

Разрешение на втором Съезде вышенамеченных вопросов даст возможность устранить, некоторые наблюдающиеся ныне, невязки

в конструкции статистических аппаратов и наметить строго определенную систему в их организации.

Второму Съезду предстоит также поставить на разрешение вопрос о замечающихся на сети, в связи с образованием Правлений, попытках нарушить установившуюся общую систему организации статистических отделов.

Почти всеми Правлениями, в силу предоставленной им Центром значительной доли самостоятельности, предпринимались и предпринимаются, в виду необходимости и для них целого ряда статистических сведений, шаги к переводу СК в состав Правления, что, иногда, связывалось ими с попытками реорганизации СК. В некоторых случаях СК целиком без нарушений их организации передаются в Правления; другие Правления, организуя в своем составе статистическое Бюро, оставляют СК при управлениях.

В первом случае неизбежно должна получиться некоторая оторванность СК от оперативных служб и затрудненность сношений с линией. Наиболее рациональным разрешением этого вопроса представляется, в некоторых случаях, проект—оставить СК в составе Управления и организовать при Правлении небольшое Бюро Статистики с составом сотрудников высшей квалификации для использования отчетов и сводок СК в необходимых для Правлений коммерческо-хозяйственных целях, для выполнения по заданиям Правлений статистических работ по другим смежным с транспортом областям народного хозяйства; при чем Бюро может использовывать для работ аппарат СК.

Е. В. Казанский.

14/XII—1922 г.

Статистические С'езды и их роль в работах транспортной статистики.

Полтора месяца тому назад закончил свои работы III Всероссийский Статистический Съезд.

III Всероссийский Статистический Съезд является 26-м по счету в ряду Съездов и совещаний русских статистиков, по докладу Н. Я. Казимирова на III Статистическом Съезде. предшествующий ему 35-летний период (первое совещание русских статистиков относится к 1887 г.) представляет собою целую эпоху в истории русской статистики и с точки зрения истории коллективного выражения статистической мысли может быть разделен на три периода.

Совещания русских статистиков с 1887 г. по 1914 г. протекали в таких условиях, что самый факт осуществления всероссийского объединения русских статистиков представлял сам по себе большое достижение, являвшееся результатом упорной настойчивости инициативной статистической группы. Совещания проходили, то при Московском Юридическом Обществе (1887, 1889, 1898 г.), то при Вольном Экономическом Обществе (1900 г.), то при Съездах Естествоиспытателей и Врачей (Подсекции Статистики при Секции географии и этнографии 1894, 1898, 1901, 1910, 1913 г.г.), то, наконец, при Обществе имени А. И. Чупрова (1913, 1914, 1915 г.г). Неиссякаемая инициатива и настойчивость земских статистиков, которые составляли основное ядро совещаний этого периода, имела своим источником неугашаемый рогатками самодержавного режима исследовательский дух земской статистики, находивший свое проявление в разрозненных попытках изучить русскую действительность, внешне ничем не связанных. Отсутствие именно этой внешней связи между работами отдельных земских Статистических Бюро и было причиной, непрерывно толкавшей статистиков к обмену мнений по приобретенному опыту, методологическим достижениям и по содержанию добытых выводов о русской действительности.

Этот период—период собирания внешне разрозненных, внутренне спаянных статистических сил.

Съезды и Совещания русских статистиков военного времени носят другой характер. Инициаторами съездов и совещаний являются органы власти (Уполномоченные по продовольствию) и общественные организации, осуществлявшие функции государственного значения (Союз городов и земств, Земский Союз). Нарушенное военным напряжением равновесие внешне упорядоченных хозяйственных отношений, вскрывшийся хаос экономической стихии, расщепление, казалось, целостного хозяйственного организма на потерявшие связь его составные части, породило ощущение «слепоты» при необходимости особенного отчетливо видеть. Задача овладевания разбушевавшейся стихией путем непосредственного подчинения государству главнейших сторон хозяйственной жизни, вырисовывавшаяся потребность в рациональном построении плана этого управления, была причиной обращения органов государства к коллективу статистиков. Русская статистика была богата крупными научными достижениями.

опытом методологических построений, но не обладала в это время ни однообразным материалом, ни единым аппаратом. Она оказалась бессильной в выполнении всей суммы возложенных на нее заданий. Но именно в это время получили осуществление давнишние мечты ее о производстве сельско-хозяйственных и земельных переписей, об организации срочной текущей сельскохозяйствен. статистики и др.

В этот период были заложены основы организации единого государственного статистического аппарата.

Начиная с 1918 года, Статистические Съезды происходят при Центральном статистическом органе Ц. С. У. или при его ближайшем участии (1918—1922 г.г.). В 1919 году выработано «Положение о статистических Съездах», действующее ныне с некоторыми изменениями. Этим «Положением» предусмотрен состав Съездов, их компетенция, способы финансирования, состав их исполнительных органов. С этого времени Статистические Съезды входят в систему органов государственной статистики, формально являясь всероссийской статистической сходкой.

Вопросы транспорта получали на Съездах различную степень освещения в эти три периода истории статистических съездов.

Совещания и съезды первого периода, характеризующиеся преобладанием земского элемента, отражали вопросы транспорта лишь случайно. Из 12 съездов и совещаний этого периода лишь два имели обсуждение вопросов транспортной статистики: Съезд 1898 г. и Съезд 1901 г., причем первый имел и представительство работников транспорта (II «служащих на ж. д.» в среде 188 членов подсекции). Затронутые вопросы касались отдельных сторон жизни транспорта, будучи мало согласованы между собой. В постановлениях по содержанию докладов было отмечено: необходимость экономических обследований районов ж. д., желательность разработки статистических материалов о положении железнодорожных служащих и рабочих, ряд указаний на недочеты сводной статистики перевозок, необходимость разработки вопросов о приурочивании отчетов о хозяйственной жизни страны к хозяйственному, а не к гражданскому году.

Совещания военного времени, проходившие под знаком борьбы с продовольственной разрухой, связанной с расстройством транспорта, естественно уделяли большое внимание транспорту. Но интерес этот был отраженный, интерес — постольку, поскольку состояние транспорта отражалось на продовольственных перевозках. Однако, острота этого интереса временами вызывала такое освещение вопроса, которым затрогивались и технические особенности транспорта.

Съезды и конференции третьего периода были по преимуществу посвящены вопросам создания органов государственной статистики и организации их работ. Вопросы транспортной статистики до организации ЦСК более полно были освещены в специальной транспортной конференции при ЦСУ 1919 г.

Тем более интересным представляется последний Съезд (ноября с. г.), который имел работавшую при участии 34 представителей НКПС транспортную секцию. В работах транспортной секции были освещены принципы организации транспортной статистики, взаимоотношения органов НКПС с органами государственной статистики

вопрос о постановке статистики гужевого транспорта, вопрос о срочной экономической статистике с обсуждением конкретного плана срочного учета перевозок, об экономических обследованиях гужевых дорог и др.

Потребность в общении статистиков-транспортников с другими представителями статистической практики и представителями науки и есть и возрастает. Необходимость следить за развитием научной статистической мысли, за общим освещением вопросов народного хозяйства, совместное решение таких вопросов, как установление сроков годовых сводок и других вопросов, требующих всестороннего освещения. общие вопросы организации статистического дела, изучение баланса народного хозяйства, обслуживание статистическим материалом ГУБЭКОСО и др.,—все это плодотворно может быть проработано и в удовлетворяющей форме освещено лишь при участии в работах Съездов представителей всех статистических работ, и, с этой точки зрения, участие представителей ведомственной статистики на Статистических Съездах должно быть обеспечено в большей мере, чем это было до сих пор. Поскольку Положением о Съездах устанавливается представительство от органов статистики (2 от Губстатбюро и 1 от прочих статистических учреждений губернии), необходимо ввести принцип представительства численностью стическстатих сил в каждой отрасли статистики.

В этом смысле надлежит толковать постановление транспортной секции III С'езда об увеличении представительства транспортной статистики.

Всем вышесказанным подчеркивается мысль о необходимости на ряду с общими Съездами и участием в них статистиков-транспортников также и специальных ведомственных Съездов. Поскольку транспортная статистика изучает явления транспорта, как особого аппарата, т.-е. вне связи со всем народным хозяйством страны, — постольку эти Съезды необходимы. Состав специально транспортных Съездов определяется Бюро Съездов по отношению к каждому Съезду. Поскольку транспортные Статистические Съезды являются необходимыми в системе организации транспортной статистики (а эта потребность едва ли будет уничтожена с решением вопросов настоящим совещанием), постольку их конструкции должна быть придана надлежащая четкость. И здесь необходимо принять во внимание те замечания с мест, которые получены в связи с составом настоящего Съезда.

Указания на недостаточность представительства мест мотивируются как необходимостью более полного представительства оперативных служб, так и необходимостью обеспечить работу секций представителями каждой части СК. Оба эти замечания правильны и указывают нам, что транспортная статистика уже пережила то время, когда могли в соответствии удовлетворять громоздкие Съезды общего характера. Для решения организационных вопросов должны быть созываемы Съезды с представительством и оперативных органов, а для решения и обсуждения вопросов програмного характера— конференции по специальным вопросам. Последние могут быть собираемы по мере надобности в связи с возникающими новыми ра-

ботами, а сроки созыва первых должны быть фиксированы (один раз в год), и состав их закреплен определенным Положением.

Так рисуется нам роль Съездов для транспортной статистики:

1) Активное участие статистиков-транспортников в общих Статистических Съездах в целях научного общения и обсуждения вопросов общего характера, связанных с состоянием народного хозяйства в целом и вытекающих отсюда задач методологического значения.

2) Созывы Съездов ведомственного характера с представительством оперативных органов в фиксированные сроки и по определенному Положению.

3) Созывы конференций совещательного характера по отдельным вопросам транспортной статистики.

Н. Шилова.

Учет топлива и материалов.

В дореволюционное время заготовка, приемка, хранение и отпуск материалов и изделий и топлива производились на большинстве железных дорог Материальными Службами и лишь за незначительным исключением как заготовка материалов и изделий, так и все последующие операции по ним производились службами-потребительницами, а заготовка топлива и операции по таковому—особыми самостоятельными Отделами топлива.

На тех дорогах, где операции по заготовке и расходовании материалов, изделий и топлива находились в ведении Материальных Служб, учет и отчетность по ним производились в материальных бухгалтериях этих Служб. На тех же дорогах, где заготовка материалов и изделий и все последующие операции производились в службах-потребительницах, учет и отчетность по ним производились в соответствующих бухгалтериях этих служб, а учет и ответственность по топливу—в бухгалтериях Отделов топлива.

Никаких особых статистических ячеек по материальному снабжению ни в Управлениях Материальных Служб и Служб-потребительниц, ни в их бухгалтериях в дореволюционное время не было. Все сведения и данные, необходимые для оперативной работы в заготовительных органах по материальному и топливному снабжению и все требуемые отчетные данные представлялись в законченном виде соответствующими бухгалтериями. Сведения и данные, имеющие статистический характер, давались в определенные сроки лишь количеством в отношении топлива по всем его родам, а в отношении материалов и изделий—только по главнейшим, так называемым ходовым, по особой установленной номенклатуре. Отчетность же по топливу и материалам по установленным формам доставлялась в определенные сроки в соответствующие инстанции по количеству, цене и общей стоимости по всем без исключения материалам и изделиям и всем видам топлива. Никаких статистических и отчетных сведений, характеризующих степень снабжения органов транспорта и степень обеспеченности их теми или иными материалами, не представлялось. Все органы транспорта в отношении снабжения удовлетворялись в пределах полной потребности, т.-е. в размере 100% и более, а в отношении обеспеченности запасы материалов и топлива большею частью превышали нормальные, а поэтому почти на всех дорогах оборотный капитал был выше отпущенного по нормам, причем излишек запасов покрывался из выручки дорог или за счет особых кредитов, отпускаемых на новые работы.

В революционный период работы транспорта, когда дороги были национализированы и перешли на госснабжение через органы ВСНХ, и распределение материальных рессурсов было возложено на центральный орган НКПС ХМУ, надобности в денежном учете в Хозяйственно-Материальных органах не стало, и в этих органах был установлен только количественный учет, а денежный учет был передан в Счетно-Финансовые органы. При установлении такого порядка бухгалтерии Служб Хозяйственно-Материальных и служб-

потребительниц были переданы в ведение Счетно-Финансовых Служб. на обязанность которых и было возложено ведение денежного и суммового учета.

Вследствие общей экономической разрухи, гражданской войны и других причин, органы ВСНХ не могли развить производства в стране в достаточном количестве необходимых потребителям материалов и изделий, почему поступление на транспорт материальных рессурсов значительно сократилось, а запасы, имевшиеся на складах, стали быстро понижаться. В силу указанных обстоятельств распределение продукции заводов ВСНХ производилось лишь между главнейшими потребителями, притом по нормам, далеко не удовлетворяющим возлагаемых на них заданиям, при чем исчисленную потребность необходимо было доказывать разного рода техническими обоснованиями и статистическими данными. Для составления последних, в силу упразднения бухгалтерии Служб, явилась необходимость в организации статистических ячеек в Хозяйственно-Материальных органах местных Управлений.

В 1920 г. были выработаны схема и штаты Хозяйственно-Материальных Служб, объявленные к руководству и исполнению приказом от 12/VI за № 1145, опубликованном в „Бюллетене" № 60, которым была предусмотрена организация Отдела Материального Учета и Статистики. Одновременно было опубликовано и положение о работе Хозяйственно-Материальных Служб вообще и в частности о работе Отдела Учета и Статистики.

Вслед за сим был опубликован приказ № 1236 от 28 июля 1920 г. и при нем инструкция № 470, которым был установлен порядок представления Окружными органами транспорта в ХМУ сведений о потребности (заявки) и отпуске и правила приемки и расчетов за отпускаемые органами ВСНХ материалы и изделия.

В то же время производился пересмотр Положения о порядке отчетности на путях сообщения с оставлением количественного учета в Хозяйственно-Материальных органах, а денежного—в Счетно-Финансовых.

Разработка Положения о количественном учете была закончена в конце 1920 года и введено в действие было это Положение 21 января 1921 года, приказом № 340.

Изданное Положение не определяло в должной мере порядка статистической отчетности в Хозяйственно-Материальных органах, и такой порядок был установлен по отношению к материалам и изделиям приказом № 3341 от 12 мая 1921 года, а по отношению топлива, смазочных и лесных материалов приказами №№ 3405 и 3406 от 1 июня 1921 года („Бюлл." № 134).

Введенные этими приказами Положения являлись дополнениями к Положению, объявленному приказом № 340 и составляли III его часть.

Одновременно с опубликованием указанных приказов были организованы в Центре (ХМУ) Части Учета и Статистики в Отделах Материального Снабжения и Топлива. Правильная постановка дела в указанных частях зависела исключительно от своевременного и аккуратного получения с мест нужных статистических данных, кото-

рые были необходимы, как для выполнения лежащих на Отделах оперативных задач, так и для составления сводной отчетности.

Здесь приходится констатировать, что представление местными и окружными органами в Центр своевременно требующихся отчетных данных постоянно задерживалось. Может быть эта задержка в значительной мере происходила от загруженности местных и окружных органов работой и недостатка знающих и квалифицированных работников, а также вследствие массы запросов, как со стороны Центральных оперативных Управлений, так и различных местных учреждений, вне установленного порядка, отчетности, и других важных причин, но такое положение имело место и не давало возможности поставить учет и отчетность на должную высоту.

Вместе с этим необходимо отметить, что неменьшим препятствием для правильной постановки дела на местах и в Центре было большое количество форм, их несовершенство и вытекающая отсюда обременительность для местных органов и недостаточное использование в Центре. Такое положение поставило на очередь вопрос о необходимости сокращения, упорядочения и систематизации отчетности. Необходимость эта была осознана не только по отношению к органам Хозяйственно-Материальным, но и по отношению отчетности по службам Тяги, Пути и друг. и приказом № 191 от 27 июня 1921 года была образована «Комиссия по установлению плана единой статистики и учета». Работа Комиссии была распределена в 9 Подкомиссиях, из которых 7-я и 8-я Подкомиссии занимались вопросами топлива, материалов и вспомогательных предприятий.

Впредь же, до окончания работы Подкомиссии, приказом № 1266 от 16/XII—1921 г. была преподана к руководству новая номенклатура материалов и изделий в 175 наименований. Работа указанных Подкомиссий была закончена, результатом которой явилось:

а) «Положение об отчетности на путях сообщения по материалам и изделиям», часть VI:

б) «Положение об отчетности по топливу» часть, VII, выпуски 1 и 2-ой и

в) «Положение об отчетности по вспомогательным предприятиям», часть IX.

Указанными Положениями точно были установлены сроки, формы и порядок ведения учета и представления отчетности, а также были установлены две номенклатуры материалов и изделий:

а) для месячных отчетов 57 наименований и

б) для полугодовых 144 наименования.

Порядок представления местными органами отчетности в Центр был установлен через Окружные органы транспорта в сводном виде применительно к порядку снабжения местных органов через Окружные. За период времени с 1 января 1921 г. по 1 июля 1922 г. статистические сведения по положению 1921 года по материалам и изделиям от Окружных органов были получены по форме № 3 за 1921 г. не более 60% и за 1-ю половину 1922 года не более 40%; по форме же № 4 сведений не было получено совсем. Что же касается данных по отношению топлива, то за 1921 год таковые были, хотя с боль-

шим трудом, получены непосредственно от всех органов транспорта, а за 1-ю половину 1922 года в размере 95%.

С 1 июля 1922 г., когда было введено в действие новое Положение об отчетности на путях сообщения 1922 года, уже прошло 5 месяцев, но по материалам и изделиям до сего времени почти никаких сведений от Окружных органов не поступало; по топливу же поступило от местных органов не более 75%.

Будучи поставлено в обязанность представить отчеты за весь 1921 г. и операционный период 1922 года, ХМУ вынуждено было затребовать необходимые сведения приказом № 3664 от 7 августа с. г. и телеграммой ЦН в дополнение к означенному приказу непосредственно от дорог, минуя Окружные органы; сведения эти частично уже поступают и в настоящее время разрабатываются.

Новая экономическая политика, переход транспорта на хозяйственный расчет, организация Правления и предоставление широких прав в области заготовок топлива, материалов и изделий местным Управлениям и Правлениям вынудили разрешить два кардинальных вопроса:

а) Упразднение Округов П. С. и агентств ХМУ и

б) Децентрализация материального и топливного снабжения.

В настоящее время агентства ХМУ уже ликвидированы, а Округа Путей Сообщения реорганизованы за исключением тех из них, в которых проведено деление на Линотделы. При реорганизации Округов Путей Сообщения Хозяйственно-Материальные Службы (ОХ) были так же, как и агентства ХМУ ликвидированы. Таким образом окружные хозяйственно-материальные органы надо считать похороненными. В тех же округах, в которых проведено деление на Линотделы, хотя ОХ и остались, но роль их сведена к обязанностям Хозяйственно-Материальных Служб местных органов.

Также проведена в жизнь и децентрализация снабжения приказом от 4 сентября № 3733, которым указан порядок заготовки централизованных материалов, децентрализованных, топлива и установлена номенклатура централизованного снабжения. Эти два фактора в корне требуют изменения как порядка отчетности на путях сообщения, так и изменения форм и номенклатуры.

В настоящее время к этой работе уже приступлено в соответствующих Подсекциях секции стат. и картогр. В. Т. К. и можно считать, что таковая уже произведена. Отчетность, представляемая местными Управлениями в Центр и центром ЦН-у и ЦСК, уже пересмотрена, формы разработаны и согласованы и положение пересоставлено. Осталось еще разработать и согласовать формы отчетности, представляемой линейными органами местным Управлениям, к которой уже приступлено, но окончание этой работы задерживается пересмотром «Положения об объединенном количественном и денежном учете», имеющем тесную связь с вышеуказанной отчетностью, носящей характер статистической отчетности. Разработанные Положения и формы предположены к проведению в жизнь с 1 января 1923 г.

По новому Положению отчетные сведения должны поступать непосредственно от дорог в Центр.

Порядок этот является наиболее реальным и обеспечивающим своевременное получение с мест установленных сведений, так как уничтожает лишнюю инстанцию—Окружной орган, который, как показала практика, не выполнял возложенных на него заданий, по высылке сводной отчетности органов транспорта. входящих в его район.

Что же касается Положения об объединенном количественном и денежном учете, то таковое также разработано и представлено на утверждение Транслана.

Положение это, однако, может быть проведено в жизнь при условии следующей реорганизации на местах в Счетно-Финансовых Службах:

1) Выделение из состава Счетно-Финансовой Службы счетоводств Служб Пути, Тяги, Движения и Связи и Электротехники и присоединение их к означенным Службам.

2) Восстановление Бухгалтерий Хозяйственно-Материальных Служб, расформированных в августе 1920 годах в прежнем их виде, для чего седьмую часть Счетно-Финансовых Служб по учету материальных запасов соединить с пятой частью Хозяйственно-Материальных Служб, передав им счетные и финансовые работы из первой части.

Кроме того, с организацией Бухгалтерий Хозяйственно-Материальных Служб и централизацией всего счетного дела при Управлении вызывается необходимость упразднения счетных аппаратов при складах.

Организуемые Бухгалтерии Хозяйственно - Материальных Служб должны состоять из Отделений:

1) Учета материальных складов,
2) Учета складов топлива,
3) Финансово-бухгалтерского,
4) Выработки номенклатурных цен,
5) Учета служебных перевозок,
6) Учета мобилизационного запаса,
7) Учета кредитов и инвентаря Х.М.С.,
8) Канцелярии.

При проведении в жизнь трактуемой реорганизации и положения об объединенном количественном денежном учете будет достигнута возможность поставить дело учета и отчетности на должную высоту.

С. М. Фатов.

К вопросам статистики труда на 2-м С'езде.

В настоящей статье мы остановим наше внимание на вопросе о том, какие новые задачи выдвинула перед Статистикой Труда новая экономическая политика, все шире и шире развертывающаяся на транспорте, и как эти задачи были согласованы с прежней программой работ.

Первый Съезд, просмотрев и утвердив все формы, вошедшие в «Положение о Статистике Труда», дал нам твердую почву для проведения «Положения» в жизнь. Истекший период был временем опытного применения «Положения» к жизни и, ко 2-му Съезду и центр и места приступают, уже проделавши большую работу по этому применению. Истекший период характеризуется очень крупными сдвигами в общей экономике и организации транспорта, что не могло не отозваться и на изменении в организации труда на транспорте.

Один из основных вопросов Статистики Труда на транспорте есть вопрос об учете рабочей силы, об учете работников транспорта. Количество рабочей силы есть та основная величина, от которой исходят все остальные, характеризующие рабочий вопрос на транспорте. Самое понятие рабочей силы подверглось за это время крайне существенным изменениям. Революционное время стерло и сломало существовавшее раньше деление работников транспорта на различные категории: штатных, поденных, мастеровых, рабочих и т. д.; все группы транспортного пролетариата составляли общую массу работников транспорта, транспортников, независимо от того, были ли они штатные или нештатные, месячные или поденные и т. д. Всякий, кто работал на транспорте, был уже в силу этого включаем в состав рабочей силы, прилагаемой на транспорте. Но уже к 1-му Транспортному Статистическому Съезду в достаточной мере выявилось, что в связи с применением хозяйственной политики на путях сообщения и в частности в связи с сокращением штатов, встает во всей своей остроте вопрос о необходимости раздельного учета различных категорий работников. К этому времени окончательно выявился только вопрос о необходимости специального учета случайных поденных рабочих, что и нашло себе выражение в соответствующих формах по учету состава и движения рабочей силы (карточка срочного учета и карточка № 5). Остальные подразделения только намечались. К осени текущего года назрел еще целый ряд изменений, которые диктовались все более развертывающейся хозяйственной политикой на транспорте. Необходимо было перейти от академического учета работников по формам, правда, согласованным целиком с общими органами по статистике труда, к учету более живому, более современному, более отвечающему на запросы наших оперативных органов. Заложенные еще со времени работ подкомиссии Статистики Труда и Быта по пересмотру форм отчетности, близкие и дружественные отношения с нашими оперативными органами, а также наша живая связь с местами дали нам возможность подвергнуть коренному пересмотру формы по учету численности, в результате чего после крайне тяжелой и интенсивной работы подсекции Статистики

Труда и Быта нам удалось в общих чертах наметить проекты измененных форм. От суммарного учета по карточке срочного учета с выделением только половых и возрастных групп, мы перешли к раздельному учету работников, входящих в твердый штат (с их подразделением на зависящих от движения, на независящих от движения и на работников мастерских), нештатных работников, содержащихся за счет эксплоатационных кредитов, работников на новых и на восстановительных работах, оставив в силе, конечно, специальный учет случайной поденной рабочей силы, но применяя к нему, как более наглядный и удачный, метод учета в человеко-днях. От деления на половые и возрастные группы по карточке срочного учета пришлось отказаться, так как совершенно достаточно вести этот учет только по более длинным срокам, а не ежемесячно, что можно будет сделать по формам карточки № 1 или № 5. Карточку же срочного учета желательно было возможно более облегчить, чтобы она не теряла характера срочности. Кроме того, опять-таки в связи с новыми задачами нашей статистики, мы проделали к Съезду большую работу по изменению формы карточки № 5, при чем группировки профессий и должностей нами спроектированы применительно к очередным нумерам сметы.

Мертвым был обозреваемый нами период для карточки № 1, что можно было предполагать и заранее. Значение этой карточки, которая является в своем центральном вопросе об явках и неявках на работу, детищем периода военного коммунизма, падает с каждым днем. Поэтому, стал на очередь вопрос об ее упрощении и об удлинении отчетного периода.

Статистика заработной платы и тарифная статистика стояли и стоят в центре нашего внимания в течение всего 1922 года, и в этом отношении нами проделана большая работа, которая бросила свет на вопрос о материальном положении транспортника. Учет заработной платы охватил теперь все службы, тогда как ранее он касался только Службы Тяги; учет этот особенно углубленно ведется по крупным нашим центрам применения рабочей силы—по главным мастерским Службы Тяги.

Но величина одной заработной платы не характеризует полностью жизненный уровень работника. Необходимо определить относительный вес заработка в ряду других доходов рабочей семьи и соответствие этих доходов с расходами, иначе сказать, необходимы бюджетные обследования. Проведенное нами в марте с. г. бюджетное обследование работников Московского и Петроградского узлов. явилось только опытом, давшим нам возможность широко развернуть во всероссийском масштабе бюджетное обследование разработка которого сейчас идет полным ходом. Вопросы заработной платы, а еще более вопросы материального положения работников, играют попрежнему крайне важную роль в экономике транспортного хозяйства.

Междусъездовский период характеризуется крайне интенсивной работой Подсекции Статистики Труда и Быта, которая обратилась в постоянный Совет по делам Статистики Труда на Транспорте, в очень полезную и нужную для нас коллегию. Здесь нами проработаны все вопросы, которые вносятся на рассмотрение Съезда.

Ударными боевыми вопросами Съезда в части, касающейся Статистики Труда, будут рассмотрение проектов форм по учету численности, обсуждение ряда форм по учету численности специально для речного и морского транспорта, а также рассмотрение всех форм по статистике быта работников транспорта.

Представители с мест внесут в наше обсуждение весь свой почти годичный опыт работы и, надо полагать, что после второго Съезда наша статистика труда, сошедшая с линии излишней абстрактности своих форм, спаяет свои формы с нуждами и запросами технических и административных органов транспорта, и спаяет их также крепко и гибко, как спаяны в организационном единстве все отдельные службы транспортного аппарата.

Нина Центилович—Раппопорт.

Проект положения об отделах статистики при местных управлениях железнодорожного транспорта.

I.

Проект Положения об отделах статистики при местных управлениях железнодорожного транспорта покоится на двух основаниях: на содержании приказов и циркуляров, данных в развитие Положения об органах Статистики НКПС, с одной стороны, и местной практике—с другой.

Первые были вызваны нарушением организационных положений 1-го Транспортного Статистического Съезда и выпрямляли организационную линию лишь по обнаружению этих нарушений и лишь в основных направлениях, в силу чего были сами по себе недостаточны для правильного построения статистических органов.

Местная практика, развиваясь на основе лишь схематически очерченного круга ведения местных органов статистики, в процессе работы породила пеструю массу местных положений и инструкций, различающихся друг от друга в связи с разнообразными условиями местной работы.

На основании этих материалов: введенных в действие Центром положений, приказов и циркуляров и Положений об Отделах (службах) статистики и инструкций, проведенных на местах, а также фактически определившегося круга работ местных органов и сложившихся у них взаимоотношений с оперативными органами, и был выработан проект Положения.

II.

Необходимость выработки Положения об отделах статистики при местных Управлениях ж.-д. транспорта была отмечена еще 1-м Транспортным Статистическим Съездом. В качестве срочного задания выработка его была поставлена ЦСК по получении первых же ежемесячных отчетов о деятельности местных органов, которыми наглядно была вскрыта вся пестрота слагающихся отношений и организационных форм местной статистической работы.

30-го июня состоялось при ЦСК первое короткое совещание СК дорог Московского узла, на котором вопрос о выработке Положения был поставлен.

В середине июля была опубликована статья тов. Крумина: «О нашей статистике» («Экономическая Жизнь» № 154).

Основное свое положение о недостаточной гибкости статистических аппаратов Республики и неприспособленности их к удовлетворению срочных запросов со стороны государственных органов и своевременному и полному освещению главнейших сторон экономической жизни, по существу правильное, автор попытался иллюстрировать впечатлениями от обследования деятельности ЦСК, в котором принимал участие. Статья эта была понята, как обвинительный акт деятельности органов статистики НКПС и дошла на места, как лозунг ущемления молодых местных органов или даже борьбы с ними. В результате, и без того не блестящие условия работы местных статистических органов ухудшились, что обострило необходимость проведения в жизнь Положения, обеспечивавшего им нормальную обстановку работы.

26-го июля вопрос о проекте Положения был внесен в Пленум Секции Статистики и Картографии; 29 июля проект был заслушан в Президиуме Секции и принят в основных положениях. По обсуждении его совместно с местными работниками и представителями Центральных Управлений, проект был утвержден в заседании Пленума Секции Статистики и Картографии 27-го сентября.

12-го октября проект был внесен на рассмотрение Организационной Секции Трансплана. В процессе его обсуждения в Организационной Секции Трансплана были выявлены мнения оперативных Служб дорог Московского узла, Управлений и Правлений дорог и Центральных Управлений НКПС.

14-го декабря проект был принят президиумом Пленума Организационной Секции Трансплана и 15-го декабря рассмотрен и принят президиумом Пленума Трансплана.

В настоящем сборнике проект публикуется в редакции, установленной президиумом Пленума Трансплана в заседании 15-го декабря.

III.

Круг ведения Отделов Статистики при местных Управлениях ж.-д. транспорта определяется проектом Положения в смысле «изучения главнейших сторон жизни транспорта, как путем собирания статистических сведений, разработки и сводки их, так и путем систематизации учетно-распорядительских (диспетчерских) сведений, получаемых от оперативных Служб».

Осуществляя наблюдение за всеми статистическими работами на дороге в общее руководство ими, Отделы Статистики собирают и разрабатывают сведения о жизни транспорта и на основании последних характеризуют деятельность дороги при помощи измерителей и коэффициентов, публикуют эти сведения, обслуживают ими оперативные органы дороги, освещают деятельность дороги на основании полученного материала в печати и в целях всестороннего освещения вопросов устанавливают связь с другими местными статистическими органами.

Отделы Статистики не имеют особого статистического аппарата на линии и пользуются для выполнения падающих на них работ существующим штатом оперативных Служб, подчиняя его своему програмному руководству.

В целях осуществления руководства и наблюдения за собиранием материала при СК состоят ревизоры-инструкторы из числа вполне компетентных в вопросах статистики лиц и пользующиеся правами, присвоенными ревизорам других служб.

В дополнение к Положению на дороге должны быть изданы: инструкция о порядке наблюдения и руководства деятельностью агентов дороги по собиранию статистического материала и инструкция по установлению порядка сношения СК с линией.

В согласии с постановлением Трансплана, на железных дорогах, на которых учреждены Правления, Отделы статистики остаются при Управлениях.

Подробности—в публикуемом ниже проекте Положения.

Н. Шилова.

Проект.

(Одобрено 15 декабря 1922 г.
Президиумом Трансплана).

Положение

об Отделах Статистики при местных Управлениях железнодорожного транспорта.

§ 1. В местных Управлениях жел. дор. для общего руководства на них постановкой статистическо-учетного дела и обработки статистических данных состоят Отделы Статистики, организуемые на общих основаниях для служб и самостоятельных Отделов Управлений ж. д.

Примечание. На железных дорогах, на которых учреждены Правления, Отделы Статистики, как общее правило, остаются при Управлениях дорог, а при Правлениях могут образовываться Статистические Бюро, которые для своих работ пользуются материалами, разработанными Отделами Статистики.

I. Круг ведения.

§ 2. В круг ведения Отдела Статистики входит изучение главнейших сторон жизни транспорта, как путем собирания статистических сведений, разработки и сводки их, так и путем систематизации учетно-распорядительских (диспетчерских) сведений, получаемых от оперативных служб.

§ 3. Отдел Статистики занимается статистикой и учетом территории, пути и сооружений подвижного состава и его работы, тягового хозяйства, связи, перевозок, материалов и топлива, вспомогательных предприятий, статистикой финансовых результатов деятельности железной дороги, труда и быта работников транспорта.

§ 4. Соответственно этому на Отдел Статистики возлагается:

а) Общее руководство и наблюдение за всеми статистическими работами по директивам ЦСК, как в области основной, так и в области учетно-распорядительской отчетности.

Примечания. 1) Распределение сведений на статистические и учетно-распорядительские устанавливается особым положением.

2) Службы, в которых остаются, согласно установленных правил, диспетчерские и иные необходимые Службам сведения, обязаны по указанию Отдела Статистики давать непосредственно последней сводки разрабатываемых данных.

3) В целях правильного руководства и общего наблюдения за постановкой работ по статистической отчетности в Службах и Отделах Управлениях, где таковые ведутся, Начальнику Отдела Статистики предоставляется давать общие указания Службам, как в Управлении, так и на линии.

4) Никакие новые формы периодической отчетности не вводятся без предварительного согласования с Отделом Статистики, а в случае изменения форм, утвержденных центром, без утверждения ЦСК.

б) Собирание, разработка, сводка сведений статистических и систематизация учетно-распорядительских (срочных диспетчерских) сведений, а также исчисление измерителей и коэффициентов технической, экономической и финансовой деятельности дороги.

в) Разработка общих програм своей деятельности в соответствии с настоящим Положением, а также програм и смет отдельных изданий, их составление и распространение.

г) Обслуживание потребностей Служб имеющимся у Отдела Статистики цифровым материалом.

д) Составление общих по дороге статистических сводок и отчетов и представление их в установленном порядке в Окружные и Центральные Управления НКПС.

е) Освещение деятельности дороги в печати на основании разрабатываемой статистики.

ж) Составление программ и производство анкетных исследований по транспортному хозяйству, буде в них возникнет надобность.

з) Установление теснейшего взаимодействия с местными статистическими органами.

и) Исполнение особых статистических поручений ЦСК и Н.

к) Инструктирование и руководство деятельностью агентов дороги по собиранию статистического материала на основаниях, установленных предусматриваемой особой инструкцией на дороге.

II. Организация Отдела Статистики.

А. В Управлении.

§ 5. Во главе Отдела стоит Начальник Отдела, пользующийся всеми правами, присвоенными Начальнику Службы.

§ 6. При Начальнике Отдела состоят Помощники в количестве, установленном штатом, пользующиеся всеми правами, установленными для Помощников Начальников Служб.

§ 7. а) При Управлении Отдела состоят и под непосредственным ведением Начальника Отдела Статистики находятся ревизоры-инструкторы из числа вполне компетентных в вопросах статистики лиц.

б) Ревизоры-инструкторы исполняют поручения Начальника Отдела, как в центральных и местных органах правительственных и других учреждений, так в Управлении дороги и на линии, действуя на основании особой инструкции.

в) Ревизор-инструктор пользуется всеми правами, присвоенными ревизорами других Служб.

§ 8. Под непосредственным ведением Начальника Отдела Статистики состоят части: техническо-эксплоатационной статистики, статистики перевозок, статистики труда и быта, финансово-материальной статистики и канцелярии.

§ 9. Часть Статистики Техническо-Эксплоатационной производит:

а) Работы по учету наличия, состояния и распределения вагонов пассажирского и товарного парков, учету пробегов поездов, вагонов и их осей (по путевым журналом), определению измерителей утилизации перевозочных средств, учету обмена вагонов и приспособлений (кроме воинских), разработку данных по ежегодной переписи вагонов (согласно общего соглашения), производством подготовительных работ по расчетам, касающимся обмена задержки и пользования вагонами.

б) Работы по учету наличия, состояния и пробега паровозов, проверку данных паровозной статистики и данных вагонной о пробеге поездов и согласование их, работы по исчислению измерителей работы паровозов.

в) Работы по сводке и систематизации статистических сведений о территории, наличии, состоянии и производительности путевых, тяговых и прочих устройств и сооружений: составлению статистической сводки происшествий, сводки сведений распорядительского (диспетчерского) характера, по анализу данных и выводам коэффициентов деятельности дороги за определенные периоды, составлению сводной отчетности по утилизации подвижного состава.

§ 10. Часть статистики перевозок производит:

а) регистрацию и обработку поступающего с линии текущего основного статистического материала по перевозке пассажиров и багажа, согласно установленных положений;

б) регистрацию текущего основного статистического материала по перевозкам грузов и его разработку согласно установленных положений;

в) различные работы по анализу данных статистики перевозок грузов и вычислению коэффициентов, характеризующих состояние работ транспорта за определенные периоды.

§ 11. Часть Статистики Труда и Быта производит:

а) работы по учету состава и движения рабочей силы на путях сообщения, по учету рабочего времени, явок и прогулов, согласно установленных положений;

б) работы по статистике всех видов вознаграждения денежного и натурного, распределения работников транспорта на тарифные разряды и пояса;

в) работы по статистике охраны труда работников транспорта, составлению статистических сводок по профессионально-техническому образованию, по судебным взысканиям, по врачебно-санитарным вопросам, по продснабжению, работы по учету производительности труда и сводные работы по всем статистическим данным Части Статистики Труда и Быта.

§ 12. Часть Финансово-материальной статистики производит:

а) Общий статистический анализ данных технической производительности, коммерческой выгодности и экономической целесообразности совершенных перевозок, учет расхода, учет доходов, выводы о результатах эксплоатации;

б) Статистику движения наиболее важных предметов материального снабжения, работы по выяснению размеров снабжения по источникам получения, по выяснению степени удовлетворения потребителей, по исчислению фактического расхода топлива потребителями с распределением его по потребностям, выяснению степени перерасхода или сбережения топлива;

в) Сводные работы по всем статистическим данным и измерителям, составление диаграмм и других графических изображений, характеризующих работу дороги и картографические работы по дороге.

§ 13. Канцелярия ведает:

а) Регистратурой входящей и исходящей переписки, перепиской общего арактера, библиотекой, инвентарем и канцелярскими принадлежностями, снабжением Управления и линии надлежащими статистическими руководствами, положениями, периодическими статистическими изданиями и проч., изданием циркуляров, приказов и общих распоряжений.

б) Составлением списка на выдачу содержания и всех платежей сотрудникам Отдела, перепиской по личному составу.

Б. На линии.

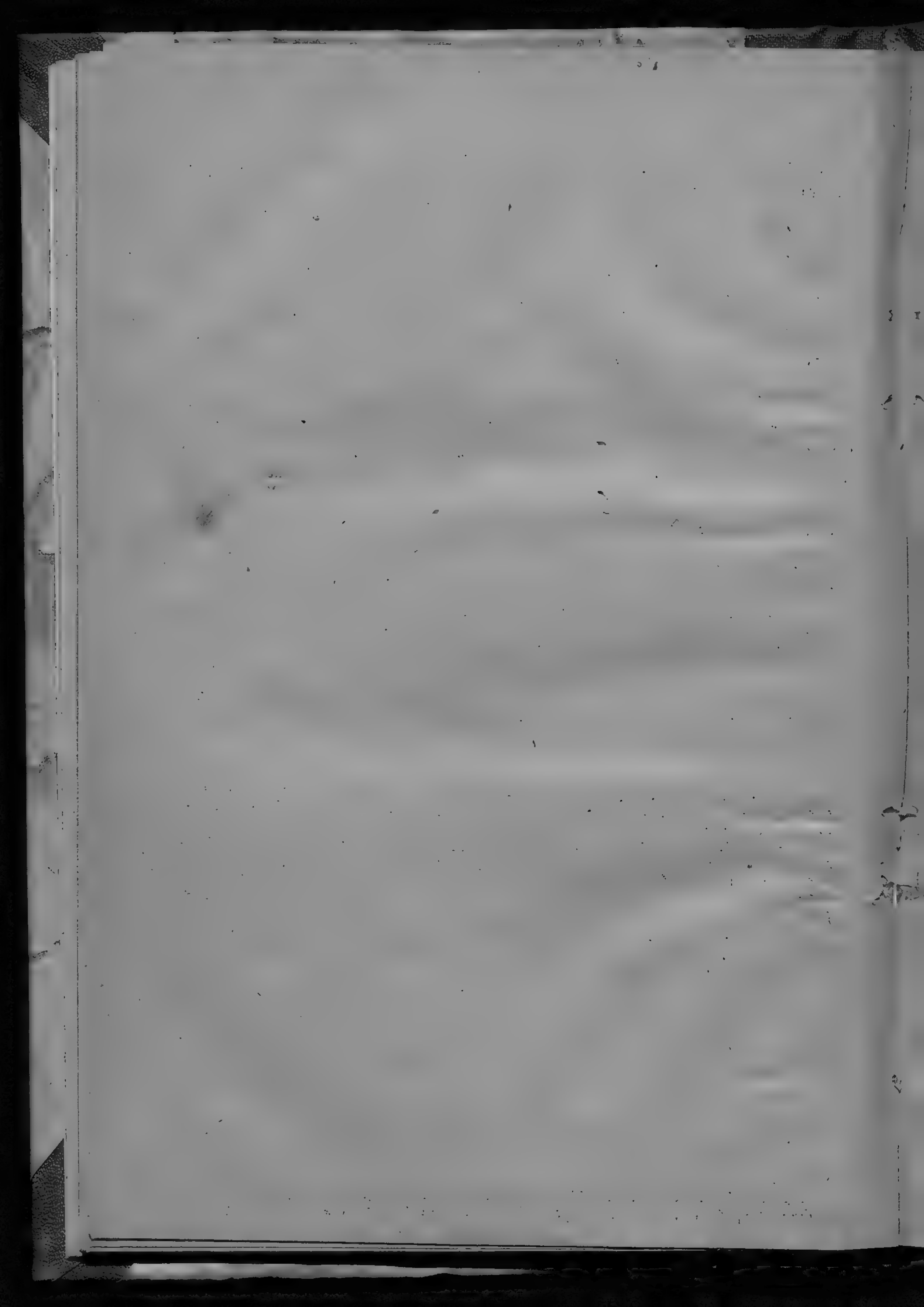
§ 14. Отдел статистики для выполнения падающих на него работ особого штата на линии не имеет и пользуется существующим штатом оперативных служб дороги.

§ 15. Персонал линейных участков, отделений служб, станций и прочий линейный персонал, выполняющий статистические задания СК в пределах установленных правил, будучи подчинен в административном отношении соответствующим службам, в отношении програмного руководства подчиняется указаниям СК.

Примечание. Порядок сношения СК с линией определяется соответствующей инструкцией, утвержденной Начальником дороги.

Главлит. № 5003. Москва. Тираж 600 экз.

„Мосполиграф“ 11-я Типо-литограф. „Пролетарское Слово“ Южный пер., д. № 4.



ОГЛАВЛЕНИЕ.

(25 коп.)

Работы Центрального Отдела статистики и картографии НКПС.

I. Материалы по статистике путей сообщения:

Выпуск 1-й. Общие сведения по путям сообщения за 1917—1920 г. . . . . Цена 750 р.
„ 2-й. Подвижной состав и его работа за 1917—1920 г. „ 750 „
„ 3-й. Перевозки по железнодорожным и водным путям за 1917—1920 г. . . . . „ 750 „
„ 4-й—5-й. Топливо, материалы и финансы. Мастерские и оборудование за 1917—1920 г. . . . . „ 750 „
„ 6-й. Труд и быт работников транспорта за 1917—1920 г. . . . . „ 750 „
„ 7-й. Техника и эксплоатация в 1921 г. . . . . „ 1000 „
„ 8-й. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1921 г. . . . . „ 1000 „
„ 9-й. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. „ 1000 „
„ 10-й. Топливо и материалы в 1921 г. . . . . „ 1000 „

II. Статистика транспорта (Ежемесячник):

№ 1 январь 1922 г. „ 750 „
№ 2—3 февраль—март 1922 г. . . . . „ 750 „
№ 4—5 апрель—май 1922 г. . . . . „ 750 „

III. К Первому Статистическому Транспортному С'езду:

Сборник статей. . . . . „ 250 „

IV. Итоги 1-го Статистического Транспортного С'езда. . . . . „ 250 „

V. Положение об отчетности на путях сообщения:

Ч. 1-я. Отчетность по территории, пути и сооружениям . „ 300 „
Ч. 2-я. „ по подвижному составу — выпуск I и II-й по . . . . „ 150 „
Ч. 3-я. Отчетность по тяговому хозяйству — выпуск I и II-й по . . . . „ 300 „
Ч. 4-я. Статистика выполнения перевозок — выпуск I-й . . „ 300 „
„ „ выпуск II-й . . „ 150 „
Ч. 5-я. „ Труда и Быта . . . . „ 300 „
Ч. 6-я. Отчетность по материалам, кроме топлива . . . . „ 150 „
Ч. 7-я. „ по топливу—выпуск I-й и II-й по . . „ 150 „
Ч. 8-я. „ по связи и электротехнике . . . . . . „ 150 „
Ч. 9-я. „ по вспомогат. предпр.—вып. I-й и вып. II-й (по хладотрансп.) по . . . . „ 150 „
Ч. 10-я. Финансово-экономич. отчетность и статистика (печатается) . . . . „ — „

VI. Картографические издания:

1. 40-верстная карта Европ. России (9 лист.) . . . . „ 2400 „
2. 100-верстная карта Азиатск. России (3 листа) . . . . . „ 1200 „
3. 150-верстная карта Европейск. России (1 лист) . . . . „ 300 „
4. 150-верстная карта РСФСР (3 листа) (готов. к печати) . „ — „
5. Схематическая карта Зауэра (3 листа). . . . . „ 1200 „

VII. Инж. М. А. Короткевич:

Железнодорожная статистика. . . . . „ 1500 „

Кроме того на складе ЦСК, имеются статистические и картографические издания Отдела Статистики и Картографии бывш. М. П. С.

Цены указаны на декабрь в рублях 1922 г.

